

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ
21 ΙΟΥΛΙΟΥ 1982

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
89

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1269

Γιὰ τὴν κύρωση τῆς Διεθνοῦς Σύμβασης «περὶ προλήψεως τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ἀπὸ πλοῖα» τοῦ 1973 καὶ τοῦ Πρωτοκόλλου τοῦ 1978, ποὺ ἀναφέρεται σ' αὐτὴ τὴ Σύμβαση.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Κυροῦμεν καὶ ἐκδίδομεν τὸν κατωτέρω ὑπὸ τῆς Βουλῆς ψηφισθέντα νόμον:

Ἄρθρο πρῶτο.

Κυρώνονται καὶ ἔχουν τὴν ἰσχὺ ποὺ ὁρίζει τὸ ἄρθρο 28 παρ. 1 τοῦ Συντάγματος ἡ Διεθνὴς Σύμβαση γιὰ τὴν πρόληψη τῆς ρύπανσης ἀπὸ τὰ πλοῖα ποὺ ὑπογράφτηκε στὸ Λονδῖνο στὶς 2 Νοεμβρίου 1973 μαζὶ μὲ τὰ συνημμένα σ' αὐτὴ Παραρτήματα, Πρωτόκολλα καὶ προσαρτήματα, ὡς καὶ τὸ Πρωτόκολλο ποὺ ὑπογράφτηκε στὸ Λονδῖνο στὶς 17 Φεβρουαρίου 1978 καὶ ἀναφέρεται στὴ Διεθνὴ Σύμβαση γιὰ τὴν πρόληψη τῆς ρύπανσης τῆς θάλασσας ἀπὸ τὰ πλοῖα τοῦ 1973 μὲ τὰ συνημμένα σ' αὐτὸ παραρτήματα καὶ προσαρτήματα τῶν ὁποίων τὸ κείμενο σὲ πρωτότυπο στὴν Ἀγγλικὴ γλώσσα καὶ σὲ μετάφραση τὴν Ἑλληνικὴ ἔχει ὡς ἑξῆς:

ATTACHMENT I

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

THE PARTIES TO THE CONVENTION,

BEING CONSCIOUS of the need to preserve the human environment in general and the marine environment in particular,

RECOGNIZING that deliberate, negligent or accidental release of oil and other harmful substances from ships constitutes a serious source of pollution,

RECOGNIZING ALSO the importance of the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as being the first multilateral instrument to be concluded with the prime objective of protecting the environment, and appreciating the significant contribution which that Convention has made in preserving the seas and coastal environment from pollution,

DESIRING to achieve the complete elimination of intentional pollution of the marine environment by oil and other harmful substances and the minimization of accidental discharge of such substances,

CONSIDERING that this object may best be achieved by establishing rules not limited to oil pollution having a universal purport,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1

General Obligations under the Convention

(1) The Parties to the Convention undertake to give effect to the provisions of the present Convention and those Annexes thereto by which they are bound, in order to prevent the pollution of the marine environment by the discharge of harmful substances or effluents containing such substances in contravention of the Convention.

(2) Unless expressly provided otherwise, a reference to the present Convention constitutes at the same time a reference to its Protocols and to the Annexes.

ARTICLE 2

Definitions

For the purposes of the present Convention, unless expressly provided otherwise:

(1) "Regulations" means the Regulations contained in the Annexes to the present Convention.

(2) "Harmful substance" means any substance which, if introduced into the sea, is liable to create hazards to human health, to harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea, and includes any substance subject to control by the present Convention.

(3) (a) "Discharge", in relation to harmful substances or effluents containing such substances, means any release howsoever caused from a ship and includes any escape, disposal, spilling, leaking, pumping, emitting or emptying;

(b) "Discharge" does not include:

(i) dumping within the meaning of the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, done at London on 13 November 1972; or

(ii) release of harmful substances directly arising from the exploration, exploitation and associated off-shore processing of sea-bed mineral resources; or

(iii) release of harmful substances for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control.

(4) "Ship" means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and fixed or floating platforms.

(5) "Administration" means the Government of the State under whose authority the ship is operating. With respect to a ship entitled to fly a flag of any State, the Administration is the Government of that State. With respect to fixed or floating platforms engaged in exploration and exploitation of the sea-bed and subsoil thereof adjacent to the coast over which the coastal State exercises sovereign rights for the purposes of exploration and exploitation of their natural resources, the Administration is the Government of the coastal State concerned.

(6) "Incident" means an event involving the actual or probable discharge into the sea of a harmful substance, or effluents containing such a substance.

(7) "Organization" means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

ARTICLE 3

Application

(1) The present Convention shall apply to:

(a) ships entitled to fly the flag of a Party to the Convention; and

(b) ships not entitled to fly the flag of a Party but which operate under the authority of a Party.

(2) Nothing in the present Article shall be construed as derogating from or extending the sovereign rights of the Parties under international law over the sea-bed and subsoil thereof adjacent to their coasts for the purposes of exploration and exploitation of their natural resources.

(3) The present Convention shall not apply to any warship, naval auxiliary or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service. However, each Party shall ensure by the adoption of appropriate measures not impairing the operations or operational capabilities of such ships owned or operated by it, that such ships act in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with the present Convention.

ARTICLE 4

Violation

(1) Any violation of the requirements of the present Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of the Administration of the ship concerned wherever the violation occurs. If the Administration is informed of such a violation and is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its law.

(2) Any violation of the requirements of the present Convention within the jurisdiction of any Party to the Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of that Party. Whenever such a violation occurs, that Party shall either:

(a) cause proceedings to be taken in accordance with its law; or

(b) furnish to the Administration of the ship such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred.

(3) Where information or evidence with respect to any violation of the present Convention by a ship is furnished to the Administration of that ship, the Administration shall promptly inform the Party which has furnished the information or evidence, and the Organization, of the action taken.

(4) The penalties specified under the law of a Party pursuant to the present Article shall be adequate in severity to discourage violations of the present Convention and shall be equally severe irrespective of where the violations occur.

ARTICLE 5

Certificates and Special Rules on Inspection of Ships

(1) Subject to the provisions of paragraph (2) of the present Article a certificate issued under the authority of a Party to the Convention in accordance with the provisions of the Regulations shall be accepted by the other Parties and regarded for all purposes covered by the present Convention as having the same validity as a certificate issued by them.

(2) A ship required to hold a certificate in accordance with the provisions of the Regulations is subject, while in the ports or off-shore terminals under the jurisdiction of a Party, to inspection by officers duly authorized by that Party. Any such inspection shall be limited to verifying that there is on board a valid certificate, unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate. In that case, or if the ship does not carry a valid certificate, the Party carrying out the inspection shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment. That Party may, however, grant such a ship permission to leave the port or off-shore terminal for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available.

(3) If a Party denies a foreign ship entry to the ports or off-shore terminals under its jurisdiction or takes any action against such a ship for the reason that the ship does not comply with the provisions of the present Convention, the Party shall immediately inform the consul or diplomatic representative of the Party whose flag the ship is entitled to fly, or if this is not possible, the Administration of the ship concerned. Before denying entry or taking such action the Party may request consultation with the Administration of the ship concerned. Information shall also be given to the Administration when a ship does not carry a valid certificate in accordance with the provisions of the Regulations.

(4) With respect to the ships of non-Parties to the Convention, Parties shall apply the requirements of the present Convention as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

ARTICLE 6

Detection of Violations and Enforcement of the Convention

(1) Parties to the Convention shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of the provisions of the present Convention, using all appropriate and practicable measures of detection and environmental monitoring, adequate procedures for reporting and accumulation of evidence.

(2) A ship to which the present Convention applies may, in any port or off-shore terminal of a Party, be subject to inspection by officers appointed or authorized by that Party for the purpose of verifying whether the ship has discharged any harmful substances in violation of the provisions of the Regulations. If an inspection indicates a violation of the Convention, a report shall be forwarded to the Administration for any appropriate action.

(3) Any Party shall furnish to the Administration evidence, if any, that the ship has discharged harmful substances or effluents containing such substances in violation of the provisions of the Regulations. If it is practicable to do so, the competent authority of the former Party shall notify the Master of the ship of the alleged violation.

(4) Upon receiving such evidence, the Administration so informed shall investigate the matter, and may request the other Party to furnish further or better evidence of the alleged contravention. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken in accordance with its law as soon as possible. The Administration shall promptly inform the Party which has reported the alleged violation, as well as the Organization, of the action taken.

(5) A Party may also inspect a ship to which the present Convention applies when it enters the ports or off-shore terminals under its jurisdiction, if a request for an investigation is received from any Party together with sufficient evidence that the ship has discharged harmful substances or effluents containing such substances in any place. The report of such investigation shall be sent to the Party requesting it and to the Administration so that the appropriate action may be taken under the present Convention.

ARTICLE 7

Undue Delay to Ships

(1) All possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed under Articles 4, 5 or 6 of the present Convention.

(2) When a ship is unduly detained or delayed under Article 4, 5 or 6 of the present Convention, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

ARTICLE 8

Reports on Incidents Involving Harmful Substances

(1) A report of an incident shall be made without delay to the fullest extent possible in accordance with the provisions of Protocol I to the present Convention.

(2) Each Party to the Convention shall:

(a) make all arrangements necessary for an appropriate officer or agency to receive and process all reports on incidents; and

(b) notify the Organization with complete details of such arrangements for circulation to other Parties and Member States of the Organization.

(3) Whenever a Party receives a report under the provisions of the present Article, that Party shall relay the report without delay to:

(a) the Administration of the ship involved; and

(b) any other State which may be affected.

(4) Each Party to the Convention undertakes to issue instructions to its maritime inspection vessels and aircraft and to other appropriate services, to report to its authorities any incident referred to in Protocol I to the present Convention. That Party shall, if it considers it appropriate, report accordingly to the Organization and to any other party concerned.

ARTICLE 9

Other Treaties and Interpretation

(1) Upon its entry into force, the present Convention supersedes the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as amended, as between Parties to that Convention.

(2) Nothing in the present Convention shall prejudice the codification and development of the law of the sea by the United Nations Conference on the Law of the Sea convened pursuant to Resolution 2750 C(XXV) of the General Assembly of the United Nations nor the present or future claims and legal views of any State concerning the law of the sea and the nature and extent of coastal and flag State jurisdiction.

(3) The term "jurisdiction" in the present Convention shall be construed in the light of international law in force at the time of application or interpretation of the present Convention.

ARTICLE 10

Settlement of Disputes

Any dispute between two or more Parties to the Convention concerning the interpretation or application of the present Convention shall, if settlement by negotiation between the Parties involved has not been possible, and if these Parties do not otherwise agree, be submitted upon request of any of them to arbitration as set out in Protocol II to the present Convention.

ARTICLE 11

Communication of Information

(1) The Parties to the Convention undertake to communicate to the Organization:

(a) the text of laws, orders, decrees and regulations and other instruments which have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention;

(b) a list of non-governmental agencies which are authorized to act on their behalf in matters relating to the design, construction and equipment of ships carrying harmful substances in accordance with the provisions of the Regulations;

(c) a sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the Regulations;

(d) a list of reception facilities including their location, capacity and available facilities and other characteristics;

(e) official reports or summaries of official reports in so far as they show the results of the application of the present Convention; and

(f) an annual statistical report, in a form standardized by the Organization, of penalties actually imposed for infringement of the present Convention.

(2) The Organization shall notify Parties of the receipt of any communications under the present Article and circulate to all Parties any information communicated to it under sub-paragraphs (1)(b) to (f) of the present Article.

ARTICLE 12

Casualties to Ships

(1) Each Administration undertakes to conduct an investigation of any casualty occurring to any of its ships subject to the provisions of the Regulations if such casualty has produced a major deleterious effect upon the marine environment.

(2) Each Party to the Convention undertakes to supply the Organization with information concerning the findings of such investigation, when it judges that such information may assist in determining what changes in the present Convention might be desirable.

ARTICLE 13

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

(1) The present Convention shall remain open for signature at the Headquarters of the Organization from 15 January 1974 until 31 December 1974 and shall thereafter remain open for accession. States may become Parties to the present Convention by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

(2) Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

(3) The Secretary-General of the Organization shall inform all States which have signed the present Convention or acceded to it of any signature or of the deposit of any new instrument of ratification, acceptance, approval or accession and the date of its deposit.

ARTICLE 14

Optional Annexes

(1) A State may at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to the present Convention declare that it does not accept any one or all of

Annexes III, IV and V (hereinafter referred to as "Optional Annexes") of the present Convention. Subject to the above, Parties to the Convention shall be bound by any Annex in its entirety.

(2) A State which has declared that it is not bound by an Optional Annex may at any time accept such Annex by depositing with the Organization an instrument of the kind referred to in Article 13(2).

(3) A State which makes a declaration under paragraph (1) of the present Article in respect of an Optional Annex and which has not subsequently accepted that Annex in accordance with paragraph (2) of the present Article shall not be under any obligation nor entitled to claim any privileges under the present Convention in respect of matters related to such Annex and all references to Parties in the present Convention shall not include that State in so far as matters related to such Annex are concerned.

(4) The Organization shall inform the States which have signed or acceded to the present Convention of any declaration under the present Article as well as the receipt of any instrument deposited in accordance with the provisions of paragraph (2) of the present Article.

ARTICLE 15

Entry into Force

(1) The present Convention shall enter into force twelve months after the date on which not less than 15 States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become parties to it in accordance with Article 13.

(2) An Optional Annex shall enter into force twelve months after the date on which the conditions stipulated in paragraph (1) of the present Article have been satisfied in relation to that Annex.

(3) The Organization shall inform the States which have signed the present Convention or acceded to it of the date on which it enters into force and of the date on which an Optional Annex enters into force in accordance with paragraph (2) of the present Article.

(4) For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of the present Convention or any Optional Annex after the requirements for entry into force thereof have been met but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of the Convention or such Annex or three months after the date of deposit of the instrument whichever is the later date.

(5) For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the date on which the Convention or an Optional Annex entered into force, the Convention or the Optional Annex shall become effective three months after the date of deposit of the instrument.

(6) After the date on which all the conditions required under Article 16 to bring an amendment to the present Convention or an Optional Annex into force have been fulfilled, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the Convention or Annex as amended.

ARTICLE 16

Amendments

(1) The present Convention may be amended by any of the procedures specified in the following paragraphs.

(2) Amendments after consideration by the Organization:

(a) any amendment proposed by a Party to the Convention shall be submitted to the Organization and circulated by its Secretary-General to all Members of the Organization and all Parties at least six months prior to its consideration;

(b) any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to an appropriate body by the Organization for consideration;

(c) Parties to the Convention, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the appropriate body;

(d) amendments shall be adopted by a two-thirds majority of only the Parties to the Convention present and voting;

(e) if adopted in accordance with sub-paragraph (d) above, amendments shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all the Parties to the Convention for acceptance;

(f) an amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:

(i) an amendment to an Article of the Convention shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two-thirds of the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet;

(ii) an amendment to an Annex to the Convention shall be deemed to have been accepted in accordance with the procedure specified in sub-paragraph (f)(iii) unless the appropriate body, at the time of its adoption, determines that the amendment shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two-thirds of the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet. Nevertheless, at any time before the entry into force of an amendment to an Annex to the Convention, a Party may notify the Secretary-General of the Organization that its express approval will be necessary before the amendment enters into force for it. The latter shall bring such notification and the date of its receipt to the notice of Parties;

(iii) an amendment to an Appendix to an Annex to the Convention shall be deemed to have been accepted at the end of a period to be determined by the appropriate body at the time of its adoption, which period shall be not less than ten months, unless within that period an objection is communicated to the Organization by not less than one-third of the Parties or by the Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet whichever condition is fulfilled;

(iv) an amendment to Protocol I to the Convention shall be subject to the same procedures as for the amendments to the Annexes to the Convention, as provided for in sub-paragraphs (f)(ii) or (f)(iii) above;

(v) an amendment to Protocol II to the Convention shall be subject to the same procedures as for the amendments to an Article of the Convention, as provided for in sub-paragraph (f)(i) above;

(g) the amendment shall enter into force under the following conditions:

(i) in the case of an amendment to an Article of the Convention, to Protocol II, or to Protocol I or to an Annex to the Convention not under the procedure specified in sub-paragraph (f)(iii), the amendment accepted in conformity with the foregoing provisions shall enter into force six months after the date of its acceptance with respect to the Parties which have declared that they have accepted it;

(ii) in the case of an amendment to Protocol I, to an Appendix to an Annex or to an Annex to the Convention under the procedure specified in sub-paragraph (f)(iii), the amendment deemed to have been accepted in accordance with the foregoing conditions shall enter into force six months after its acceptance for all the Parties with the exception of those which, before that date, have made a declaration that they do not accept it or a declaration under sub-paragraph (f)(ii), that their express approval is necessary.

(3) Amendment by a Conference:

(a) Upon the request of a Party, concurred in by at least one-third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to the Convention to consider amendments to the present Convention.

(b) Every amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of those present and voting of the Parties shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all Contracting Parties for their acceptance.

(c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and to have entered into force in accordance with the procedures specified for that purpose in paragraph (2)(f) and (g) above.

(4) (a) In the case of an amendment to an Optional Annex, a reference in the present Article to a "Party to the Convention" shall be deemed to mean a reference to a Party bound by that Annex.

(b) Any Party which has declined to accept an amendment to an Annex shall be treated as a non-Party only for the purpose of application of that Amendment.

(5) The adoption and entry into force of a new Annex shall be subject to the same procedures as for the adoption and entry into force of an amendment to an Article of the Convention.

(6) Unless expressly provided otherwise, any amendment to the present Convention made under this Article, which relates to the structure of a ship, shall apply only to ships for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, on or after the date on which the amendment comes into force.

(7) Any amendment to a Protocol or to an Annex shall relate to the substance of that Protocol or Annex and shall be consistent with the Articles of the present Convention.

(8) The Secretary-General of the Organization shall inform all Parties of any amendments which enter into force under the present Article, together with the date on which each such amendment enters into force.

(9) Any declaration of acceptance or of objection to an amendment under the present Article shall be notified in writing to the Secretary-General of the Organization. The latter shall bring such notification and the date of its receipt to the notice of the Parties to the Convention.

ARTICLE 17

Promotion of Technical Co-operation

The Parties to the Convention shall promote, in consultation with the

Organization and other international bodies, with assistance and co-ordination by the Executive Director of the United Nations Environment Programme, support for those Parties which request technical assistance for:

(a) the training of scientific and technical personnel;

(b) the supply of necessary equipment and facilities for reception and monitoring;

(c) the facilitation of other measures and arrangements to prevent or mitigate pollution of the marine environment by ships; and

(d) the encouragement of research;

preferably within the countries concerned, so furthering the aims and purposes of the present Convention.

ARTICLE 18

Denunciation

(1) The present Convention or any Optional Annex may be denounced by any Parties to the Convention at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention or such Annex enters into force for that Party.

(2) Denunciation shall be effected by notification in writing to the Secretary-General of the Organization who shall inform all the other Parties of any such notification received and of the date of its receipt as well as the date on which such denunciation takes effect.

(3) A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification of denunciation by the Secretary-General of the Organization or after the expiry of any other longer period which may be indicated in the notification.

ARTICLE 19

Deposit and Registration

(1) The present Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization who shall transmit certified true copies thereof to all States which have signed the present Convention or acceded to it.

(2) As soon as the present Convention enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE 20

Languages

The present Convention is established in a single copy in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic, German, Italian and Japanese languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned* being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

DONE AT LONDON this second day of November, one thousand nine hundred and seventy-three.

PROTOCOL I

PROVISIONS CONCERNING REPORTS ON INCIDENTS INVOLVING HARMFUL SUBSTANCES
(in accordance with Article 8 of the Convention)

Article I

Duty to Report

(1) The Master of a ship involved in an incident referred to in Article III of this Protocol, or other person having charge of the ship, shall report the particulars of such incident without delay and to the fullest extent possible in accordance with the provisions of this Protocol.

(2) In the event of the ship referred to in paragraph (1) of the present Article being abandoned, or in the event of a report from such ship being incomplete or unobtainable, the owner, charterer, manager or operator of the ship, or their agents shall, to the fullest extent possible assume the obligations placed upon the Master under the provisions of this Protocol.

Article II

Methods of Reporting

(1) Each report shall be made by radio whenever possible, but in any case by the fastest channels available at the time the report is made. Reports made by radio shall be given the highest possible priority.

(2) Reports shall be directed to the appropriate officer or agency specified in paragraph (2)(a) of Article 8 of the Convention.

Article III

When to make Reports

The report shall be made whenever an incident involves:

(a) a discharge other than as permitted under the present Convention; or

(b) a discharge permitted under the present Convention by virtue of the fact that:

   (i) it is for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

   (ii) it results from damage to the ship or its equipment; or

(c) a discharge of a harmful substance for the purpose of combating a specific pollution incident or for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control; or

(d) the probability of a discharge referred to in sub-paragraphs (a), (b) or (c) of this Article.

Article IV

Contents of Report

(1) Each report shall contain in general:

   (a) the identity of the ship;

   (b) the time and date of the occurrence of the incident;

   (c) the geographic position of the ship when the incident occurred;

   (d) the wind and sea conditions prevailing at the time of the incident; and

   (e) relevant details respecting the condition of the ship.

(2) Each report shall contain, in particular:

   (a) a clear indication or description of the harmful substances involved, including, if possible, the correct technical names of such substances (trade names should not be used in place of the correct technical names);

   (b) a statement or estimate of the quantities, concentrations and likely conditions of harmful substances discharged or likely to be discharged into the sea;

   (c) where relevant, a description of the packaging and identifying marks; and

   (d) if possible the name of the consignor, consignee or manufacturer.

(3) Each report shall clearly indicate whether the harmful substance discharged, or likely to be discharged is oil, a noxious liquid substance, a noxious solid substance or a noxious gaseous substance and whether such substance was or is carried in bulk or contained in packaged form, freight containers, portable tanks, or road and rail tank wagons.

(4) Each report shall be supplemented as necessary by any other relevant information requested by a recipient of the report or which the person sending the report deems appropriate.

Article V

Supplementary Report

Any person who is obliged under the provisions of this Protocol to send a report shall, when possible:

(a) supplement the initial report, as necessary, with information concerning further developments; and

(b) comply as fully as possible with requests from affected States for additional information concerning the incident.

* *Signatures omitted.*

PROTOCOL II

ARBITRATION
(in accordance with Article 10 of the Convention)

Article I

Arbitration procedure, unless the Parties to the dispute decide otherwise, shall be in accordance with the rules set out in this Protocol.

Article II

(1) An Arbitration Tribunal shall be established upon the request of one Party to the Convention addressed to another in application of Article 10 of the present Convention. The request for arbitration shall consist of a statement of the case together with any supporting documents.

(2) The requesting Party shall inform the Secretary-General of the Organization of the fact that it has applied for the establishment of a Tribunal, of the names of the Parties to the dispute, and of the Articles of the Convention or Regulations over which there is in its opinion disagreement concerning their interpretation or application. The Secretary-General shall transmit this information to all Parties.

Article III

The Tribunal shall consist of three members: one Arbitrator nominated by each Party to the dispute and a third Arbitrator who shall be nominated by agreement between the two first named, and shall act as its Chairman.

Article IV

(1) If, at the end of a period of sixty days from the nomination of the second Arbitrator, the Chairman of the Tribunal shall not have been nominated, the Secretary-General of the Organization upon request of either Party shall within a further period of sixty days proceed to such nomination, selecting him from a list of qualified persons previously drawn up by the Council of the Organization.

(2) If, within a period of sixty days from the date of the receipt of the request, one of the Parties shall not have nominated the member of the Tribunal for whose designation it is responsible, the other Party may directly inform the Secretary-General of the Organization who shall nominate the Chairman of the Tribunal within a period of sixty days, selecting him from the list prescribed in paragraph (1) of the present Article.

(3) The Chairman of the Tribunal shall, upon nomination, request the Party which has not provided an Arbitrator, to do so in the same manner and under the same conditions. If the Party does not make the required nomination, the Chairman of the Tribunal shall request the Secretary-General of the Organization to make the nomination in the form and conditions prescribed in the preceding paragraph.

(4) The Chairman of the Tribunal, if nominated under the provisions of the present Article, shall not be or have been a national of one of the Parties concerned, except with the consent of the other Party.

(5) In the case of the decease or default of an Arbitrator for whose nomination one of the Parties is responsible, the said Party shall nominate a replacement within a period of sixty days from the date of decease or default. Should the said Party not make the nomination, the arbitration shall proceed under the remaining Arbitrators. In case of the decease or default of the Chairman of the Tribunal, a replacement shall be nominated in accordance with the provisions of Article III above, or in the absence of agreement between the members of the Tribunal within a period of sixty days of the decease or default, according to the provisions of the present Article.

Article V

The Tribunal may hear and determine counter-claims arising directly out of the subject matter of the dispute.

Article VI

Each Party shall be responsible for the remuneration of its Arbitrator and connected costs and for the costs entailed by the preparation of its own case. The remuneration of the Chairman of the Tribunal and of all general expenses incurred by the Arbitration shall be borne equally by the Parties. The Tribunal shall keep a record of all its expenses and shall furnish a final statement thereof.

Article VII

Any Party to the Convention which has an interest of a legal nature and which may be affected by the decision in the case may, after giving written notice to the Parties which have originally initiated the procedure, join in the arbitration procedure with the consent of the Tribunal.

Article VIII

Any Arbitration Tribunal established under the provisions of the present Protocol shall decide its own rules of procedure.

Article IX

(1) Decisions of the Tribunal both as to its procedure and its place of meeting and as to any question laid before it, shall be taken by majority votes of its members; the absence or abstention of one of the members of the Tribunal for whose nomination the Parties were responsible, shall not constitute an impediment to the Tribunal reaching a decision. In cases of equal voting, the vote of the Chairman shall be decisive.

(2) The Parties shall facilitate the work of the Tribunal and in particular, in accordance with their legislation, and using all means at their disposal:

(a) provide the Tribunal with the necessary documents and information;

(b) enable the Tribunal to enter their territory, to hear witnesses or experts, and to visit the scene.

(3) Absence or default of one Party shall not constitute an impediment to the procedure.

Article X

(1) The Tribunal shall render its award within a period of five months from the time it is established unless it decides, in the case of necessity, to extend the time limit for a further period not exceeding three months. The award of the Tribunal shall be accompanied by a statement of reasons. It shall be final and without appeal and shall be communicated to the Secretary-General of the Organization. The Parties shall immediately comply with the award.

(2) Any controversy which may arise between the Parties as regards interpretation or execution of the award may be submitted by either Party for judgment to the Tribunal which made the award, or, if it is not available to another Tribunal constituted for this purpose, in the same manner as the original Tribunal.

ANNEX I

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL

CHAPTER I – GENERAL

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

(1) "Oil" means petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products (other than petrochemicals which are subject to the provisions of Annex II of the present Convention) and, without limiting the generality of the foregoing, includes the substances listed in Appendix I to this Annex.

(2) "Oily mixture" means a mixture with any oil content.

(3) "Oil fuel" means any oil used as fuel in connexion with the propulsion and auxiliary machinery of the ship in which such oil is carried.

(4) "Oil tanker" means a ship constructed or adapted primarily to carry oil in bulk in its cargo spaces and includes combination carriers and any "chemical tanker" as defined in Annex II of the present Convention when it is carrying a cargo or part cargo of oil in bulk.

(5) "Combination carrier" means a ship designed to carry either oil or solid cargoes in bulk.

(6) "New ship" means a ship:

(a) for which the building contract is placed after 31 December 1975; or

(b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 30 June 1976; or

(c) the delivery of which is after 31 December 1979; or

(d) which has undergone a major conversion:

(i) for which the contract is placed after 31 December 1975; or

(ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 30 June 1976; or

(iii) which is completed after 31 December 1979.

(7) "Existing ship" means a ship which is not a new ship.

(8) "Major conversion" means a conversion of an existing ship:

(a) which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or

(b) which changes the type of the ship; or

(c) the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or

(d) which otherwise so alters the ship that if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Convention not applicable to it as an existing ship.

(9) "Nearest land". The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law, except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in

latitude 11°00' South, longitude 142°08' East to a point in latitude 10°35' South,
longitude 141°55' East – thence to a point latitude 10°00' South,
longitude 142°00' East, thence to a point latitude 9°10' South,
longitude 143°52' East, thence to a point latitude 9°00' South,
longitude 144°30' East, thence to a point latitude 13°00' South,
longitude 144°00' East, thence to a point latitude 15°00' South,
longitude 146°00' East, thence to a point latitude 18°00' South,
longitude 147°00' East, thence to a point latitude 21°00' South,
longitude 153°00' East, thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' South, longitude 153°15' East.

(10) "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by oil is required. Special areas shall include those listed in Regulation 10 of this Annex.

(11) "Instantaneous rate of discharge of oil content" means the rate of discharge of oil in litres per hour at any instant divided by the speed of the ship in knots at the same instant.

(12) "Tank" means an enclosed space which is formed by the permanent structure of a ship and which is designed for the carriage of liquid in bulk.

(13) "Wing tank" means any tank adjacent to the side shell plating.

(14) "Centre tank" means any tank inboard of a longitudinal bulkhead.

(15) "Slop tank" means a tank specifically designated for the collection of tank drainings, tank washings and other oily mixtures.

(16) "Clean ballast" means the ballast in a tank which since oil was last carried therein, has been so cleaned that effluent therefrom if it were discharged from a ship which is stationary into clean calm water on a clear day would not produce visible traces of oil on the surface of the water or on adjoining shorelines or cause a sludge or emulsion to be deposited beneath the surface of the water or upon adjoining shorelines. If the ballast is discharged through an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration, evidence based on such a system to the effect that the oil content of the effluent did not exceed 15 parts per million shall be determinative that the ballast was clean, notwithstanding the presence of visible traces.

(17) "Segregated ballast" means the ballast water introduced into a tank which is completely separated from the cargo oil and oil fuel system and which is permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious substances as variously defined in the Annexes of the present Convention.

(18) "Length" (L) means 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the foreside of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline. The length (L) shall be measured in metres.

(19) "Forward and after perpendiculars" shall be taken at the forward and after ends of the length (L). The forward perpendicular shall coincide with the foreside of the stem on the waterline on which the length is measured.

(20) "Amidships" is at the middle of the length (L).

(21) "Breadth" (B) means the maximum breadth of the ship, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship with a metal shell and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material. The breadth (B) shall be measured in metres.

(22) "Deadweight" (DW) means the difference in metric tons between the displacement of a ship in water of a specific gravity of 1.025 at the load waterline corresponding to the assigned summer freeboard and the lightweight of the ship.

(23) "Lightweight" means the displacement of a ship in metric tons without cargo, oil fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feedwater in tanks, consumable stores, passengers and their effects.

(24) "Permeability" of a space means the ratio of the volume within that space which is assumed to be occupied by water to the total volume of that space.

(25) "Volumes" and "areas" in a ship shall be calculated in all cases to moulded lines.

Regulation 2

Application

(1) Unless expressly provided otherwise, the provisions of this Annex shall apply to all ships.

(2) In ships other than oil tankers fitted with cargo spaces which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or more, the requirements of Regulations 9, 10, 14, 15(1), (2) and (3), 18, 20 and 24(4) of this Annex for oil tankers shall also apply to the construction and operation of those spaces, except that where such aggregate capacity is less than 1,000 cubic metres the requirements of Regulation 15(4) of this Annex may apply in lieu of Regulation 15(1), (2) and (3).

(3) Where a cargo subject to the provisions of Annex II of the present Convention is carried in a cargo space of an oil tanker, the appropriate requirements of Annex II of the present Convention shall also apply.

(4) (a) Any hydrofoil, air-cushion vehicle and other new type of vessel (near-surface craft, submarine craft, etc.) whose constructional features are such as to render the application of any of the provisions of Chapters II and III of this Annex relating to construction and equipment unreasonable or impracticable may be exempted by the Administration from such provisions, provided that the construction and equipment of that ship provides equivalent protection against pollution by oil, having regard to the service for which it is intended.

(b) Particulars of any such exemption granted by the Administration shall be indicated in the Certificate referred to in Regulation 5 of this Annex.

(c) The Administration which allows any such exemption shall, as soon as possible, but not more than ninety days thereafter, communicate to the Organization particulars of same and the reasons therefor, which the Organization shall circulate to the Parties to the Convention for their information and appropriate action, if any.

Regulation 3

Equivalents

(1) The Administration may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus is at least as effective as that required by this Annex. This authority of the Administration shall not extend to substitution of operational methods to effect the control of discharge of oil as equivalent to those design and construction features which are prescribed by Regulations in this Annex.

(2) The Administration which allows a fitting, material, appliance or apparatus, as an alternative to that required by this Annex shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

Regulation 4

Surveys

(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above, and every other ship of 400 tons gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below:

(a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 5 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.

(b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex. However, where the duration of the International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) is extended as specified in Regulation 8(3) or (4) of this Annex, the interval of the periodical survey may be extended correspondingly.

(c) Intermediate surveys at intervals specified by the Administration but not exceeding thirty months, which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) issued under Regulation 5 of this Annex.

(2) The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph (1) of this Regulation in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

(3) Surveys of the ship as regards enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the surveys.

(4) After any survey of the ship under this Regulation has been completed, no significant change shall be made in the structure, equipment, fittings, arrangements or material covered by the survey without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

Regulation 5

Issue of Certificate

(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued, after survey in accordance with the provisions of Regulation 4 of this Annex, to any oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and any other ships of 400 tons gross tonnage and above which are engaged in voyages to ports or off-shore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention. In the case of existing ships this requirement shall apply twelve months after the date of entry into force of the present Convention.

(2) Such Certificate shall be issued either by the Administration or by any persons or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

Regulation 6

Issue of a Certificate by another Government

(1) The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) to the ship in accordance with this Annex.

(2) A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

(3) A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under Regulation 5 of this Annex.

(4) No International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

Regulation 7

Form of Certificate

The International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be drawn up in an official language of the issuing country in the form corresponding to the model given in Appendix II to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation 8

Duration of Certificate

(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, except as provided in paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation.

(2) If a ship at the time when the Certificate expires is not in a port or off-shore terminal under the jurisdiction of the Party to the Convention whose flag the ship is entitled to fly, the Certificate may be extended by the Administration, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag the ship is entitled to fly or in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

(3) No Certificate shall be thus extended for a period longer than five months and a ship to which such extension is granted shall not on its arrival in the State whose flag it is entitled to fly or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or State without having obtained a new Certificate.

(4) A Certificate which has not been extended under the provisions of paragraph (2) of this Regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.

(5) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the construction, equipment, fittings, arrangements, or material required without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings, or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 4(1)(c) of this Annex are not carried out.

(6) A Certificate issued to a ship shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag of another State, except as provided in paragraph (7) of this Regulation.

(7) Upon transfer of a ship to the flag of another Party, the Certificate shall remain in force for a period not exceeding five months provided that it would not have expired before the end of that period, or until the Administration issues a replacement Certificate, whichever is earlier. As soon as possible after the transfer has taken place the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

CHAPTER II – REQUIREMENTS FOR CONTROL OF OPERATIONAL POLLUTION

Regulation 9

Control of Discharge of Oil

(1) Subject to the provisions of Regulations 10 and 11 of this Annex and paragraph (2) of this Regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships to which this Annex applies shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

(a) for an oil tanker, except as provided for in sub-paragraph (b) of this paragraph:

(i) the tanker is not within a special area;

(ii) the tanker is more than 50 nautical miles from the nearest land;

(iii) the tanker is proceeding en route;

(iv) the instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 60 litres per nautical mile;

(v) the total quantity of oil discharged into the sea does not exceed for existing tankers 1/15,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part, and for new tankers 1/30,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part; and

(vi) the tanker has in operation, except as provided for in Regulation 15(5) and (6) of this Annex, an oil discharge monitoring and control system and a slop tank arrangement as required by Regulation 15 of this Annex;

(b) from a ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker and from machinery space bilges excluding cargo pump room bilges of an oil tanker unless mixed with oil cargo residue:

(i) the ship is not within a special area;

(ii) the ship is more than 12 nautical miles from the nearest land;

(iii) the ship is proceeding en route;

(iv) the oil content of the effluent is less than 100 parts per million; and

(v) the ship has in operation an oil discharge monitoring and control system, oily-water separating equipment, oil filtering system or other installation as required by Regulation 16 of this Annex.

(2) In the case of a ship of less than 400 tons gross tonnage other than an oil tanker whilst outside the special area, the Administration shall ensure that it is equipped as far as practicable and reasonable with installations to ensure the storage of oil residues on board and their discharge to reception facilities or into the sea in compliance with the requirements of paragraph (1)(b) of this Regulation.

(3) Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, Governments of Parties to the Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this Regulation or Regulation 10 of this Annex. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.

(4) The provisions of paragraph (1) of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast. The provisions of sub-paragraph (1)(b) of this Regulation shall not apply to the discharge of oily mixture which without dilution has an oil content not exceeding 15 parts per million.

(5) No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the marine environment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this Regulation.

(6) The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with paragraphs (1), (2) and (4) of this Regulation shall be retained on board or discharged to reception facilities.

Regulation 10

Methods for the Prevention of Oil Pollution from Ships while operating in Special Areas

(1) For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area and the "Gulfs area" which are defined as follows:

(a) The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41°N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 5°36'W.

(b) The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia, the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57°44.8'N.

(c) The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41°N.

(d) The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12°8.5'N, 43°19.6'E) and Husn Murad (12°40.4'N, 43°30.2'E).

(e) The Gulfs area means the sea area located north west of the rhumb line between Ras al Hadd (22°30'N, 59°48'E) and Ras Al Fasteh (25°04'N, 61°25'E).

(2) (a) Subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, any discharge into the sea of oil or oily mixture from any oil tanker and any ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be prohibited, while in a special area.

(b) Such ships while in a special area shall retain on board all oil drainage and sludge, dirty ballast and tank washing waters and discharge them only to reception facilities.

(3) (a) Subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, any discharge into the sea of oil or oily mixture from a ship of less than 400 tons gross tonnage, other than an oil tanker, shall be prohibited while in a special area, except when the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million or alternatively when all of the following conditions are satisfied:

(i) the ship is proceeding en route;

(ii) the oil content of the effluent is less than 100 parts per million; and

(iii) the discharge is made as far as practicable from the land, but in no case less than 12 nautical miles from the nearest land.

(b) No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the marine environment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this Regulation.

(c) The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with sub-paragraph (a) of this paragraph shall be retained on board or discharged to reception facilities.

(4) The provisions of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

(5) Nothing in this Regulation shall prohibit a ship on a voyage only part of which is in a special area from discharging outside the special area in accordance with Regulation 9 of this Annex.

(6) Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, the Governments of Parties to the Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this Regulation or Regulation 9 of this Annex. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.

(7) Reception facilities within special areas:

(a) Mediterranean Sea, Black Sea and Baltic Sea areas:

(i) The Government of each Party to the Convention, the coastline of which borders on any given special area undertakes to ensure that not later than 1 January 1977 all oil loading terminals and repair ports within the special area are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from oil tankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing undue delay.

(ii) The Government of each Party having under its jurisdiction entrances to seawater courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast undertakes to ensure the provision of the facilities referred to in sub-paragraph (a)(i) of this paragraph but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.

(iii) During the period between the entry into force of the present Convention (if earlier than 1 January 1977) and 1 January 1977 ships while navigating in the special areas shall comply with the requirements of Regulation 9 of this Annex. However, the Governments of Parties the coastlines of which border any of the special areas under this sub-paragraph may establish a date earlier than 1 January 1977, but after the date of entry into force of the present Convention, from which the requirements of this Regulation in respect of the special areas in question shall take effect:

(1) if all the reception facilities required have been provided by the date so established; and

(2) provided that the Parties concerned notify the Organization of the date so established at least six months in advance, for circulation to other Parties.

(iv) After 1 January 1977, or the date established in accordance with sub-paragraph (a)(iii) of this paragraph if earlier, each Party shall notify the Organization for transmission to the Contracting Governments concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.

(b) Red Sea area and Gulfs area:

(i) The Government of each Party the coastline of which borders on the special areas undertakes to ensure that as soon as possible all oil loading terminals and repair ports within these special areas are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from tankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing undue delay.

(ii) The Government of each Party having under its jurisdiction entrances to seawater courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast shall undertake to ensure the provision of the facilities referred to in sub-paragraph (b)(i) of this paragraph but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.

(iii) Each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to provisions of sub-paragraph (b)(i) and (ii) of this paragraph. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of this Regulation in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date.

(iv) During the period between the entry into force of the present Convention and the date so established, ships while navigating in the special area shall comply with the requirements of Regulation 9 of this Annex.

(v) After such date oil tankers loading in ports in these special areas where such facilities are not yet available shall also fully comply with the requirements of this Regulation. However, oil tankers entering these special areas for the purpose of loading shall make every effort to enter the area with only clean ballast on board.

(vi) After the date on which the requirements for the special area in question take effect, each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.

(vii) At least the reception facilities as prescribed in Regulation 12 of this Annex shall be provided by 1 January 1977 or one year after the date of entry into force of the present Convention, whichever occurs later.

Regulation 11

Exceptions

Regulations 9 and 10 of this Annex shall not apply to:

(a) the discharge into the sea of oil or oily mixture necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

(b) the discharge into the sea of oil or oily mixture resulting from damage to a ship or its equipment:

(i) provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and

(ii) except if the owner or the Master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or

(c) the discharge into the sea of substances containing oil, approved by the Administration, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

Regulation 12

Reception Facilities

(1) Subject to the provisions of Regulation 10 of this Annex, the Government of each Party undertakes to ensure the provision at oil loading terminals, repair ports, and in other ports in which ships have oily residues to discharge, of facilities for the reception of such residues and oily mixtures as remain from oil tankers and other ships adequate to meet the needs of the ships using them without causing undue delay to ships.

(2) Reception facilities in accordance with paragraph (1) of this Regulation shall be provided in:

(a) all ports and terminals in which crude oil is loaded into oil tankers where such tankers have immediately prior to arrival completed a ballast voyage of not more than 72 hours or not more than 1,200 nautical miles;

(b) all ports and terminals in which oil other than crude oil in bulk is loaded at an average quantity of more than 1,000 metric tons per day;

(c) all ports having ship repair yards or tank cleaning facilities;

(d) all ports and terminals which handle ships provided with the sludge tank(s) required by Regulation 17 of this Annex;

(e) all ports in respect of oily bilge waters and other residues, which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex; and

(f) all loading ports for bulk cargoes in respect of oil residues from combination carriers which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex.

(3) The capacity for the reception facilities shall be as follows:

(a) Crude oil loading terminals shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of Regulation 9(1)(a) of this Annex from all oil tankers on voyages as described in paragraph (2)(a) of this Regulation.

(b) Loading ports and terminals referred to in paragraph (2)(b) of this Regulation shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of Regulation 9(1)(a) of this Annex from oil tankers which load oil other than crude oil in bulk.

(c) All ports having ship repair yards or tank cleaning facilities shall have sufficient reception facilities to receive all residues and oily mixtures which remain on board for disposal from ships prior to entering such yards or facilities.

(d) All facilities provided in ports and terminals under paragraph (2)(d) of this Regulation shall be sufficient to receive all residues retained according to Regulation 17 of this Annex from all ships that may reasonably be expected to call at such ports and terminals.

(e) All facilities provided in ports and terminals under this Regulation shall be sufficient to receive oily bilge waters and other residues which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex.

(f) The facilities provided in loading ports for bulk cargoes shall take into account the special problems of combination carriers as appropriate.

(4) The reception facilities prescribed in paragraphs (2) and (3) of this Regulation shall be made available no later than one year from the date of entry into force of the present Convention or by 1 January 1977, whichever occurs later.

(5) Each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities provided under this Regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 13

Segregated Ballast Oil Tankers

(1) Every new oil tanker of 70,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of this Regulation.

(2) The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the ship may operate safely on ballast voyages without recourse to the use of oil tanks for water ballast except as provided for in paragraph (3) of this Regulation. In all cases, however, the capacity of segregated ballast tanks shall be at least such that in any ballast condition at any part of the voyage, including the conditions consistin of lightweight plus segregated ballast only, the ship's draughts and trim can mee each of the following requirements:

(a) the moulded draught amidships (dm) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than:

$$dm = 2.0 + 0.02L;$$

(b) the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (dm), as specified in sub-paragraph (a) of this paragraph, in association with the trim by the stern of not greater than 0.015L; and

(c) in any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain full immersion of the propeller(s).

(3) In no case shall ballast water be carried in oil tanks except in weather conditions so severe that, in the opinion of the Master, it is necessary to carry additional ballast water in oil tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex, and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

(4) Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraph (1) of this Regulation may, however, be qualified as a segregated ballast tanker, provided that in the case of an oil tanker of 150 metres in length and above it fully complies with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation and in the case of an oil tanker of less than 150 metres in length the segregated ballast conditions shall be to the satisfaction of the Administration.

Regulation 14

Segregation of Oil and Water Ballast

(1) Except as provided in paragraph (2) of this Regulation, in new ships of 4,000 tons gross tonnage and above other than oil tankers, and in new oil tankers of 150 tons gross tonnage and above, no ballast water shall be carried in any oil fuel tank.

(2) Where abnormal conditions or the need to carry large quantities of oil fuel render it necessary to carry ballast water which is not a clean ballast in any oil fuel tank, such ballast water shall be discharged to reception facilities or into the sea in compliance with Regulation 9 using the equipment specified in Regulation 16(2) of this Annex, and an entry shall be made in the Oil Record Book to this effect.

(3) All other ships shall comply with the requirements of paragraph (1) of this Regulation as far as reasonable and practicable.

Regulation 15

Retention of Oil on Board

(1) Subject to the provisions of paragraphs (5) and (6) of this Regulation, oil tankers of 150 tons gross tonnage and above shall be provided with arrangements in accordance with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, provided that in the case of existing tankers the requirements for oil discharge monitoring and control systems and slop tank arrangements shall apply three years after the date of entry into force of the present Convention.

(2) (a) Adequate means shall be provided for cleaning the cargo tanks and transferring the dirty ballast residue and tank washings from the cargo tanks into a slop tank approved by the Administration. In existing oil tankers, any cargo tank may be designated as a slop tank.

(b) In this system arrangements shall be provided to transfer the oily waste into a slop tank or combination of slop tanks in such a way that any effluent discharged into the sea will be such as to comply with the provisions of Regulation 9 of this Annex.

(c) The arrangements of the slop tank or combination of slop tanks shall have a capacity necessary to retain the slops generated by tank washing, oil residues and dirty ballast residues but the total shall be not less than 3 per cent of the oil carrying capacity of the ship, except that, where segregated ballast tanks are provided in accordance with Regulation 13 of this Annex, or where arrangements such as eductors involving the use of water additional to the washing water are not fitted, the Administration may accept 2 per cent. New oil tankers over 70,000 tons deadweight shall be provided with at least two slop tanks.

(d) Slop tanks shall be so designed particularly in respect of the position of inlets, outlets, baffles or weirs where fitted, so as to avoid excessive turbulence and entrainment of oil or emulsion with the water.

(3) (a) An oil discharge monitoring and control system approved by the Administration shall be fitted. In considering the design of the oil content meter to be incorporated in the system, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.* The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the discharge in litres per nautical mile and total quantity discharged, or the oil content and rate of discharge. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The oil discharge monitor and control system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the instantaneous rate of discharge of oil exceeds that permitted by Regulation 9(1)(a) of this Annex. Any failure of this monitoring and control system shall stop the discharge and be noted in the Oil Record Book. A manually operated alternative method shall be provided and may be used in the event of such failure, but the defective unit shall be made operable before the oil tanker commences its next ballast voyage unless it is proceeding to a repair port. Existing oil tankers shall comply with all of the provisions specified above except that the stopping of the discharge may be performed manually and the rate of discharge may be estimated from the pump characteristic.

(b) Effective oil/water interface detectors approved by the Administration shall be provided for a rapid and accurate determination of the oil/water interface in slop tanks and shall be available for use in other tanks where the separation of oil and water is effected and from which it is intended to discharge effluent direct to the sea.

(c) Instructions as to the operation of the system shall be in accordance

* Reference is made to the Recommendation on International Performance Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A.233(VII).

with an operational manual approved by the Administration. They shall cover manual as well as automatic operations and shall be intended to ensure that at no time shall oil be discharged except in compliance with the conditions specified in Regulation 9 of this Annex.*.

(4) The requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall not apply to oil tankers of less than 150 tons gross tonnage, for which the control of discharge of oil under Regulation 9 of this Annex shall be effected by the retention of oil on board with subsequent discharge of all contaminated washings to reception facilities. The total quantity of oil and water used for washing and returned to a storage tank shall be recorded in the Oil Record Book. This total quantity shall be discharged to reception facilities unless adequate arrangements are made to ensure that any effluent which is allowed to be discharged into the sea is effectively monitored to ensure that the provisions of Regulation 9 of this Annex are complied with.

(5) The Administration may waive the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation for any oil tanker which engages exclusively on voyages both of 72 hours or less in duration and within 50 miles from the nearest land, provided that the oil tanker is not required to hold and does not hold an International Oil Pollution Prevention Certificate (1973). Any such waiver shall be subject to the requirement that the oil tanker shall retain on board all oily mixtures for subsequent discharge to reception facilities and to the determination by the Administration that facilities available to receive such oily mixtures are adequate.

(6) Where in the view of the Organization equipment required by Regulation 9(1)(a)(vi) of this Annex and specified in sub-paragraph (3)(a) of this Regulation is not obtainable for the monitoring of discharge of light refined products (white oils), the Administration may waive compliance with such requirement, provided that discharge shall be permitted only in compliance with procedures established by the Organization which shall satisfy the conditions of Regulation 9(1)(a) of this Annex except the obligation to have an oil discharge monitoring and control system in operation. The Organization shall review the availability of equipment at intervals not exceeding twelve months.

(7) The requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall not apply to oil tankers carrying asphalt, for which the control of discharge of asphalt under Regulation 9 of this Annex shall be effected by the retention of asphalt residues on board with discharge of all contaminated washings to reception facilities.

Regulation 16

Oil Discharge Monitoring and Control System and Oily-Water Separating Equipment

(1) Any ship of 400 tons gross tonnage and above shall be fitted with an oily-water separating equipment or filtering system complying with the provisions of paragraph (6) of this Regulation. Any such ship which carries large quantities of oil fuel shall comply with paragraph 2 of this Regulation or paragraph (1) of Regulation 14.

(2) Any ship of 10,000 tons gross tonnage and above shall be fitted:

(a) in addition to the requirements of paragraph (1) of this Regulation with an oil discharge monitoring and control system complying with paragraph (5) of this Regulation; or

(b) as an alternative to the requirements of paragraph (1) and sub-paragraph (2)(a) of this Regulation, with an oily-water separating equipment complying with paragraph (6) of this Regulation and an effective filtering system, complying with paragraph (7) of this Regulation.

(3) The Administration shall ensure that ships of less than 400 tons gross tonnage are equipped, as far as practicable, to retain on board oil or oily mixtures or discharge them in accordance with the requirements of Regulation 9(1)(b) of this Annex.

(4) For existing ships the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall apply three years after the date of entry into force of the present Convention.

(5) An oil discharge monitoring and control system shall be of a design approved by the Administration. In considering the design of the oil content meter to be incorporated into the system, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.** The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the oil content in parts per million. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The monitoring and control system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the oil content of effluent exceeds that permitted by Regulation 9(1)(b) of this Annex. Any failure of this monitoring and control system shall stop the discharge and be noted in the Oil Record Book. The defective unit shall be made operable before the ship commences its next voyage unless it is proceeding to a repair port. Existing ships shall comply with all of the provisions specified above except that the stopping of the discharge may be performed manually.

(6) Oily-water separating equipment or an oil filtering system shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the separator or filtering systems shall have an oil content of less than 100 parts per million. In considering the design of such equipment, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.***

(7) The oil filtering system referred to in paragraph (2)(b) of this Regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such that it will accept the discharge from the separating system and produce an effluent the oil content of which does not exceed 15 parts per million. It shall be provided with alarm arrangements to indicate when this level cannot be maintained.

Regulation 17

Tanks for Oil Residues (Sludge)

(1) Every ship of 400 tons gross tonnage and above shall be provided with a tank or tanks of adequate capacity, having regard to the type of machinery and length of voyage, to receive the oily residues (sludges) which cannot be dealt with otherwise in accordance with the requirements of this Annex, such as those resulting from the purification of fuel and lubricating oils and oil leakages in the machinery spaces.

(2) In new ships, such tanks shall be designed and constructed so as to facilitate their cleaning and the discharge of residues to reception facilities. Existing ships shall comply with this requirement as far as is reasonable and practicable.

Regulation 18

Pumping, Piping and Discharge Arrangements of Oil Tankers

(1) In every oil tanker, a discharge manifold for connexion to reception facilities for the discharge of dirty ballast water or oil contaminated water shall be located on the open deck on both sides of the ship.

(2) In every oil tanker, pipelines for the discharge to the sea of effluent which may be permitted under Regulation 9 of this Annex shall be led to the open deck or to the ship's side above the waterline in the deepest ballast condition. Different piping arrangements to permit operation in the manner permitted in sub-paragraphs (4)(a) and (b) of this Regulation may be accepted.

(3) In new oil tankers means shall be provided for stopping the discharge of effluent into the sea from a position on upper deck or above located so that the manifold in use referred to in paragraph (1) of this Regulation and the effluent from the pipelines referred to in paragraph (2) of this Regulation may be visually observed. Means for stopping the discharge need not be provided at the observation position if a positive communication system such as telephone or radio system is provided between the observation position and the discharge control position.

(4) All discharges shall take place above the waterline except as follows:

(a) Segregated ballast and clean ballast may be discharged below the waterline in ports or at offshore terminals.

(b) Existing ships which, without modification, are not capable of discharging segregated ballast above the waterline may discharge segregated ballast below the waterline provided that an examination of the tank immediately before the discharge has established that no contamination with oil has taken place.

* Reference is made to "Clean Seas Guide for Oil Tankers", published by the International Chamber of Shipping and the Oil Companies International Marine Forum.

** Reference is made to the Recommendation on International Performance Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A.233(VII).

*** Reference is made to the Recommendation on International Performance Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A.233(VII).

Regulation 19

Standard Discharge Connection

To enable pipes of reception facilities to be connected with the ship's discharge pipeline for residues from machinery bilges, both lines shall be fitted with a standard discharge connection in accordance with the following table:

STANDARD DIMENSIONS OF FLANGES FOR DISCHARGE CONNECTIONS

Description	Dimension
Outside diameter	215 mm
Inner diameter	According to pipe outside diameter
Bolt circle diameter	183 mm
Slots in flange	6 holes 22 mm in diameter equidistantly placed on a bolt circle of the above diameter, slotted to the flange periphery. The slot width to be 22 mm
Flange thickness	20 mm
Bolts and nuts: quantity, diameter	6, each of 20 mm in diameter and of suitable length
The flange is designed to accept pipes up to a maximum internal diameter of 125 mm and shall be of steel or other equivalent material having a flat face. This flange, together with a gasket of oilproof material, shall be suitable for a service pressure of 6 kg/cm^2.	

Regulation 20

Oil Record Book

(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book, whether as part of the ship's official log book or otherwise, in the form specified in Appendix III to this Annex.

(2) The Oil Record Book shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis, whenever any of the following operations take place in the ship:

(a) For oil tankers

(i) loading of oil cargo;

(ii) internal transfer of oil cargo during voyage;

(iii) opening or closing before and after loading and unloading operations of valves or similar devices which inter-connect cargo tanks;

(iv) opening or closing of means of communication between cargo piping and seawater ballast piping;

(v) opening or closing of ships' side valves before, during and after loading and unloading operations;

(vi) unloading of oil cargo;

(vii) ballasting of cargo tanks;

(viii) cleaning of cargo tanks;

(ix) discharge of ballast except from segregated ballast tanks;

(x) discharge of water from slop tanks;

(xi) disposal of residues;

(xii) discharge overboard of bilge water which has accumulated in machinery spaces whilst in port, and the routine discharge at sea of bilge water which has accumulated in machinery spaces.

(b) For ships other than oil tankers

(i) ballasting or cleaning of fuel oil tanks or oil cargo spaces;

(ii) discharge of ballast or cleaning water from tanks referred to under (i) of this sub-paragraph;

(iii) disposal of residues;

(iv) discharge overboard of bilge water which has accumulated in machinery spaces whilst in port, and the routine discharge at sea of bilge water which has accumulated in machinery spaces.

(3) In the event of such discharge of oil or oily mixture as is referred to in Regulation 11 of this Annex or in the event of accidental or other exceptional discharge of oil not excepted by that Regulation, a statement shall be made in the Oil Record Book of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

(4) Each operation described in paragraph (2) of this Regulation shall be fully recorded without delay in the Oil Record Book so that all the entries in the book appropriate to that operation are completed. Each section of the book shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and shall be countersigned by the Master of the ship. The entries in the Oil Record Book shall be in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, and, for ships holding an International Oil Pollution Prevention Certificate (1973), in English or French. The entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

(5) The Oil Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

(6) The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the Master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the Master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Oil Record Book shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

Regulation 21

Special Requirements for Drilling Rigs and other Platforms

Fixed and floating drilling rigs when engaged in the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources and other platforms shall comply with the requirements of this Annex applicable to ships of 400 tons gross tonnage and above other than oil tankers, except that:

(a) they shall be equipped as far as practicable with the installations required in Regulations 16 and 17 of this Annex;

(b) they shall keep a record of all operations involving oil or oily mixture discharges, in a form approved by the Administration; and

(c) in any special area and subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, the discharge into the sea of oil or oily mixture shall be prohibited except when the oil content of the discharge without dilution does not exceed 15 parts per million.

CHAPTER III – REQUIREMENTS FOR MINIMIZING OIL POLLUTION FROM OIL TANKERS DUE TO SIDE AND BOTTOM DAMAGES

Regulation 22

Damage Assumptions

(1) For the purpose of calculating hypothetical oil outflow from oil tankers, three dimensions of the extent of damage of a parallelepiped on the side and bottom of the ship are assumed as follows. In the case of bottom damages two conditions are set forth to be applied individually to the stated portions of the oil tanker.

(a) *Side damage*

(i) Longitudinal extent (ℓ_c):	$\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$ or 14.5 metres, whichever is less
(ii) Transverse extent (t_c): (inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard)	$\frac{B}{5}$ or 11.5 metres, whichever is less
(iii) Vertical extent (v_c):	from the base line upwards without limit

(b) *Bottom damage*

	For 0.3L from the forward perpendicular of the ship	Any other part of the ship
(i) Longitudinal extent (ℓ_s):	$\frac{L}{10}$	$\frac{L}{10}$ or 5 metres, whichever is less
(ii) Transverse extent (t_s):	$\frac{B}{6}$ or 10 metres, whichever is less but not less than 5 metres	5 metres
(iii) Vertical extent from the base line (v_s):	$\frac{B}{15}$ or 6 metres, whichever is less	

(2) Wherever the symbols given in this Regulation appear in this Chapter, they have the meaning as defined in this Regulation.

Regulation 23

Hypothetical Outflow of Oil

(1) The hypothetical outflow of oil in the case of side damage (O_c) and bottom damage (O_s) shall be calculated by the following formulae with respect to compartments breached by damage to all conceivable locations along the length of the ship to the extent as defined in Regulation 22 of this Annex.

(a) for side damages:

$$O_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \qquad \text{(I)}$$

(b) for bottom damages:

$$O_s = \tfrac{1}{3}(\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \qquad \text{(II)}$$

where: W_i = volume of a wing tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in Regulation 22 of this Annex; W_i for a segregated ballast tank may be taken equal to zero,

C_i = volume of a centre tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in Regulation 22 of this Annex; C_i for a segregated ballast tank may be taken equal to zero,

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$ when b_i is equal to or greater than t_c, K_i shall be taken equal to zero,

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$ when h_i is equal to or greater than v_s, Z_i shall be taken equal to zero,

b_i = width of wing tank in metres under consideration measured inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard,

h_i = minimum depth of the double bottom in metres under consideration; where no double bottom is fitted h_i shall be taken equal to zero.

Whenever symbols given in this paragraph appear in this Chapter, they have the meaning as defined in this Regulation.

(2) If a void space or segregated ballast tank of a length less than ℓ_c as defined in Regulation 22 of this Annex is located between wing oil tanks, O_c in formula (I) may be calculated on the basis of volume W_i being the actual volume of one such tank (where they are of equal capacity) or the smaller of the two tanks (if they differ in capacity) adjacent to such space, multiplied by S_i as defined below and taking for all other wing tanks involved in such a collision the value of the actual full volume.

$$S_i = 1 - \frac{\ell_i}{\ell_c}$$

where ℓ_i = length in metres of void space or segregated ballast tank under consideration.

(3) (a) Credit shall only be given in respect of double bottom tanks which are either empty or carrying clean water when cargo is carried in the tanks above.

(b) Where the double bottom does not extend for the full length and width of the tank involved, the double bottom is considered non-existent and the volume of the tanks above the area of the bottom damage shall be included in formula (II) even if the tank is not considered breached because of the installation of such a partial double bottom.

(c) Suction wells may be neglected in the determination of the value h_i provided such wells are not excessive in area and extend below the tank for a minimum distance and in no case more than half the height of the double bottom. If the depth of such a well exceeds half the height of the double bottom, h_i shall be taken equal to the double bottom height minus the well height.

Piping serving such wells if installed within the double bottom shall be fitted with valves or other closing arrangements located at the point of connexion to the tank served to prevent oil outflow in the event of damage to the piping. Such piping shall be installed as high from the bottom shell as possible. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tank contains oil cargo, except that they may be opened only for cargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship.

(4) In the case where bottom damage simultaneously involves four centre tanks, the value of O_s may be calculated according to the formula

$$O_s = \tfrac{1}{4}(\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \qquad \text{(III)}$$

(5) An Administration may credit as reducing oil outflow in case of bottom damage, an installed cargo transfer system having an emergency high suction in each cargo oil tank, capable of transferring from a breached tank or tanks to segregated ballast tanks or to available cargo tankage if it can be assured that such tanks will have sufficient ullage. Credit for such a system would be governed by ability to transfer in two hours of operation oil equal to one half of the largest of the breached tanks involved and by availability of equivalent receiving capacity in ballast or cargo tanks. The credit shall be confined to permitting calculation of O_s according to formula (III). The pipes for such suctions shall be installed at least at a height not less than the vertical extent of the bottom damage v_s. The Administration shall supply the Organization with the information concerning the arrangements accepted by it, for circulation to other Parties to the Convention.

Regulation 24

Limitation of Size and Arrangement of Cargo Tanks

(1) Every new oil tanker shall comply with the provisions of this Regulation. Every existing oil tanker shall be required, within two years after the date of entry into force of the present Convention, to comply with the provisions of this Regulation if such a tanker falls into either of the following categories:

(a) a tanker, the delivery of which is after 1 January 1977; or

(b) a tanker to which both the following conditions apply:

(i) delivery is not later than 1 January 1977; and

(ii) the building contract is placed after 1 January 1974, or in cases where no building contract has previously been placed, the keel is laid or the tanker is at a similar stage of construction after 30 June 1974.

(2) Cargo tanks of oil tankers shall be of such size and arrangements that the hypothetical outflow O_c or O_s calculated in accordance with the provisions of Regulation 23 of this Annex anywhere in the length of the ship does not exceed 30,000 cubic metres or $400\sqrt[3]{DW}$, whichever is the greater, but subject to a maximum of 40,000 cubic metres.

(3) The volume of any one wing cargo oil tank of an oil tanker shall not exceed seventy-five per cent of the limits of the hypothetical oil outflow referred to in paragraph (2) of this Regulation. The volume of any one centre cargo oil tank shall not exceed 50,000 cubic metres. However, in segregated ballast oil tankers as defined in Regulation 13 of this Annex, the permitted volume of a wing cargo oil tank situated between two segregated ballast tanks, each exceeding ℓ_c in length, may be increased to the maximum limit of hypothetical oil outflow provided that the width of the wing tanks exceeds t_c.

(4) The length of each cargo tank shall not exceed 10 metres or one of the following values, whichever is the greater:

(a) where no longitudinal bulkhead is provided:

0.1L

(b) where a longitudinal bulkhead is provided at the centreline only:

0.15L

(c) where two or more longitudinal bulkheads are provided:

(i) for wing tanks:

0.2L

(ii) for centre tanks:

(1) if $\frac{b_i}{B}$ is equal to or greater than $\frac{1}{5}$:

0.2L

(2) if $\frac{b_i}{B}$ is less than $\frac{1}{5}$:

– where no centreline longitudinal bulkhead is provided:

$$(0.5\frac{b_i}{B} + 0.1)L$$

– where a centreline longitudinal bulkhead is provided:

$$(0.25\frac{b_i}{B} + 0.15)L$$

(5) In order not to exceed the volume limits established by paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation and irrespective of the accepted type of cargo transfer system installed, when such system inter-connects two or more cargo tanks, valves or other similar closing devices shall be provided for separating the tanks from each other. These valves or devices shall be closed when the tanker is at sea.

(6) Lines of piping which run through cargo tanks in a position less than t_c from the ship's side or less than v_c from the ship's bottom shall be fitted with valves or similar closing devices at the point at which they open into any cargo tank. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tanks contain cargo oil, except that they may be opened only for cargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship.

Regulation 25

Subdivision and Stability

(1) Every new oil tanker shall comply with the subdivision and damage stability criteria as specified in paragraph (3) of this Regulation, after the assumed side or bottom damage as specified in paragraph (2) of this Regulation, for any operating draught reflecting actual partial or full load conditions consistent with trim and strength of the ship as well as specific gravities of the cargo. Such damage shall be applied to all conceivable locations along the length of the ship as follows:

(a) in tankers of more than 225 metres in length, anywhere in the ship's length;

(b) in tankers of more than 150 metres, but not exceeding 225 metres in length, anywhere in the ship's length except involving either after or forward bulkhead bounding the machinery space located aft. The

machinery space shall be treated as a single floodable compartment;

(c) in tankers not exceeding 150 metres in length, anywhere in the ship's length between adjacent transverse bulkheads with the exception of the machinery space. For tankers of 100 metres or less in length where all requirements of paragraph (3) of this Regulation cannot be fulfilled without materially impairing the operational qualities of the ship, Administrations may allow relaxations from these requirements.

Ballast conditions where the tanker is not carrying oil in cargo tanks excluding any oil residues, shall not be considered.

(2) The following provisions regarding the extent and the character of the assumed damage shall apply:

(a) The extent of side or bottom damage shall be as specified in Regulation 22 of this Annex, except that the longitudinal extent of bottom damage within 0.3L from the forward perpendicular shall be the same as for side damage, as specified in Regulation 22(1)(a)(i) of this Annex. If any damage of lesser extent results in a more severe condition such damage shall be assumed.

(b) Where the damage involving transverse bulkheads is envisaged specified in sub-paragraphs (1)(a) and (b) of this Regulation, transver. watertight bulkheads shall be spaced at least at a distance equal to the longitudinal extent of assumed damage specified in sub-paragraph (a) of this paragraph in order to be considered effective. Where transverse bulkheads are spaced at a lesser distance, one or more of these bulkheads within such extent of damage shall be assumed as non-existent for the purpose of determining flooded compartments.

(c) Where the damage between adjacent transverse watertight bulkheads is envisaged as specified in sub-paragraph (1)(c) of this Regulation, no main transverse bulkhead or a transverse bulkhead bounding side tanks or double bottom tanks shall be assumed damaged, unless:

(i) the spacing of the adjacent bulkheads is less than the longitudinal extent of assumed damage specified in sub-paragraph (a) of this paragraph; or

(ii) there is a step or a recess in a transverse bulkhead of more than 3.05 metres in length, located within the extent of penetration of assumed damage. The step formed by the after peak bulkhead and after peak tank top shall not be regarded as a step for the purpose of this Regulation.

(d) If pipes, ducts or tunnels are situated within the assumed extent of damage, arrangements shall be made so that progressive flooding cannot thereby extend to compartments other than those assumed to be floodable for each case of damage.

(3) Oil tankers shall be regarded as complying with the damage stability criteria if the following requirements are met:

(a) The final waterline, taking into account sinkage, heel and trim, shall be below the lower edge of any opening through which progressive flooding may take place. Such openings shall include air pipes and those which are closed by means of weathertight doors or hatch covers and may exclude those openings closed by means of watertight manhole covers and flush scuttles, small watertight cargo tank hatch covers which maintain the high integrity of the deck, remotely operated watertight sliding doors, and side scuttles of the non-opening type.

(b) In the final stage of flooding, the angle of heel due to unsymmetrical flooding shall not exceed 25 degrees, provided that this angle may be increased up to 30 degrees if no deck edge immersion occurs.

(c) The stability in the final stage of flooding shall be investigated and may be regarded as sufficient if the righting lever curve has at least a range of 20 degrees beyond the position of equilibrium in association with a maximum residual righting lever of at least 0.1 metre. The Administration shall give consideration to the potential hazard presented by protected or unprotected openings which may become temporarily immersed within the range of residual stability.

(d) The Administration shall be satisfied that the stability is sufficient during intermediate stages of flooding.

(4) The requirements of paragraph (1) of this Regulation shall be confirmed by calculations which take into consideration the design characteristics of the ship, the arrangements, configuration and contents of the damaged compartments; and the distribution, specific gravities and the free surface effect of liquids. The calculations shall be based on the following:

(a) Account shall be taken of any empty or partially filled tank, the specific gravity of cargoes carried, as well as any outflow of liquids from damaged compartments.

(b) The permeabilities are assumed as follows:

Spaces	*Permeability*
Appropriated to stores	0.60
Occupied by accommodation	0.95
Occupied by machinery	0.85
Voids	0.95
Intended for consumable liquids	0 or 0.95*
Intended for other liquids	0 to 0.95**

* Whichever results in the more severe requirements.

** The permeability of partially filled compartments shall be consistent with the amount of liquid carried.

(c) The buoyancy of any superstructure directly above the side damage shall be disregarded. The unflooded parts of superstructures beyond the extent of damage, however, may be taken into consideration provided that they are separated from the damaged space by watertight bulkheads and the requirements of sub-paragraph (3)(a) of this Regulation in respect of these intact spaces are complied with. Hinged watertight doors may be acceptable in watertight bulkheads in the superstructure.

(d) The free surface effect shall be calculated at an angle of heel of 5 degrees for each individual compartment. The Administration may require or allow the free surface corrections to be calculated at an angle of heel greater than 5 degrees for partially filled tanks.

(e) In calculating the effect of free surfaces of consumable liquids it shall be assumed that, for each type of liquid at least one transverse pair or a single centreline tank has a free surface and the tank or combination of tanks to be taken into account shall be those where the effect of free surfaces is the greatest.

(5) The Master of every oil tanker and the person in charge of a non-self-propelled oil tanker to which this Annex applies shall be supplied in an approved form with:

(a) information relative to loading and distribution of cargo necessary to ensure compliance with the provisions of this Regulation; and

(b) data on the ability of the ship to comply with damage stability criteria as determined by this Regulation, including the effect of relaxations that may have been allowed under sub-paragraph (1)(c) of this Regulation.

Appendix I

LIST OF OILS*

Asphalt solutions
Blending Stocks
Roofers Flux
Straight Run Residue

Oils
Clarified
Crude Oil
Mixtures containing crude oil
Diesel Oil
Fuel Oil No.4
Fuel Oil No.5
Fuel Oil No.6
Residual Fuel Oil
Road Oil
Transformer Oil
Aromatic Oil (excluding vegetable oil)
Lubricating Oils and Blending Stocks
Mineral Oil
Motor Oil
Penetrating Oil
Spindle Oil
Turbine Oil

Distillates
Straight Run
Flashed Feed Stocks

Gas Oil
Cracked

Gasoline Blending Stocks
Alkylates – fuel
Reformates
Polymer – fuel

Gasolines
Casinghead (natural)
Automotive
Aviation
Straight Run
Fuel Oil No.1 (Kerosene)
Fuel Oil No.1-D
Fuel Oil No.2
Fuel Oil No.2-D

Jet Fuels
JP-1 (Kerosene)
JP-3
JP-4
JP-5 (Kerosene, Heavy)
Turbo Fuel
Kerosene
Mineral Spirit

Naphtha
Solvent
Petroleum
Heartcut Distillate Oil

* The list of oils shall not necessarily be considered as comprehensive.

Appendix II

FORM OF CERTIFICATE

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (1973)

Issued under the Provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the Authority of the Government of

....

(full designation of the country)

by ....

(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

Name of Ship	Distinctive Number or Letter	Port of Registry	Gross Tonnage

Type of ship:

Oil tanker, including combination carrier*

Asphalt carrier*

Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex I of the Convention*

Ship other than any of the above*

New/existing ship*

Date of building or major conversion contract..............................

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which major conversion was commenced.....................

Date of delivery or completion of major conversion..........................

PART A ALL SHIPS

The ship is equipped with

for ships of 400 tons gross tonnage and above:

(a) oily-water separating equipment* (capable of producing the effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million) or

(b) an oil filtering system* (capable of producing the effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million)

for ships of 10,000 tons gross tonnage and above:

(c) an oil discharge monitoring and control system* (additional to (a) or (b) above) or

(d) oily-water separating equipment and an oil filtering system* (capable of producing the effluent with an oil content not exceeding 15 parts per million) in lieu of (a) or (b) above.

Particulars of requirements from which exemption is granted under Regulation 2(2) and 2(4)(a) of Annex I of the Convention:

....

....

Remarks:

* Delete as appropriate.

PART B OIL TANKER[1] [2]

Deadweight .... metric tons. Length of ship .... metres.

It is certified that this ship is:

(a) required to be constructed according to and complies with[3]

(b) not required to be constructed according to[3]

(c) not required to be constructed according to, but complies with[3]

the requirements of Regulation 24 of Annex I of the Convention.

The capacity of segregated ballast tanks is .... cubic metres and complies with the requirements of Regulation 13 of Annex I of the Convention.

The segregated ballast is distributed as follows:

Tank	Quantity	Tank	Quantity

THIS IS TO CERTIFY:

That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 4 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, concerning the prevention of pollution by oil; and

That the survey shows that the structure, equipment, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of the Convention.

This Certificate is valid until ....
subject to intermediate survey(s) at intervals of ....

Issued at ....

(place of issue of Certificate)

.... 19 .. ..

(Signature of duly authorized official issuing the Certificate)

(Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate)

Endorsement for existing ships[4]

This is to certify that this ship has been so equipped as to comply with the requirements of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as relating to existing ships three years from the date of entry into force of the Convention.

Signed ....

(Signature of duly authorized official)

Place of endorsement ....

Date of endorsement.................

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

1 This Part should be completed for oil tankers including combination carriers and asphalt carriers, and those entries which are applicable should be completed for ships other than oil tankers which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or above.

2 This page need not be reproduced on a Certificate issued to any ship other than those referred to in footnote 1.

3 Delete as appropriate.

4 This entry need not be reproduced on a Certificate other than the first Certificate issued to any ship.

Intermediate survey

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 4(1)(c) of Annex I of the Convention, this ship and the condition thereof are found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed ....
(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed ....
(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Under the provisions of Regulation 8(2) and (4) of Annex I of the Convention the validity of this Certificate is extended until

....

Signed ....
(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Appendix III

FORM OF OIL RECORD BOOK

OIL RECORD BOOK

I – FOR OIL TANKERS[1]

Name of ship ....

Total cargo carrying capacity of ship in cubic metres ....

Voyage from ....(date)....... to.................(date).......

(a) Loading of oil cargo

1. Date and place of loading			
2. Types of oil loaded			
3. Identity of tank(s) loaded			
4. Closing of applicable cargo tank valves and applicable line cut-off valves on completion of loading[2]			

The undersigned certifies that in addition to the above, all sea valves, overboard discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of loading oil cargo.

Date of entry .... Officer in charge ....

Master ....

(b) Internal transfer of oil cargo during voyage

5. Date of internal transfer					
6. Identity of tank(s)	(i)	From			
	(ii)	To			
7. Was(were) tank(s) in 6(i) emptied?					

The undersigned certifies that in addition to the above, all sea valves, overboard discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of internal transfer of oil cargo.

Date of entry .... Officer in charge ....

Master ....

(c) Unloading of oil cargo

8. Date and place of unloading			
9. Identity of tank(s) unloaded			
10. Was(were) tank(s) emptied?			
11. Opening of applicable cargo tank valves and applicable line cut-off valves prior to cargo unloading[2]			
12. Closing of applicable cargo tank valves and applicable line cut-off valves on completion of unloading[2]			

The undersigned certifies that in addition to the above, all sea valves, overboard discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of unloading of oil cargo.

Date of entry .... Officer in charge ....

Master ....

(d) Ballasting of cargo tanks

13. Identity of tank(s) ballasted			
14. Date and position of ship at start of ballasting			
15. If valves connecting cargo lines and segregated ballast lines were used give time, date and position of ship when valves were (a) opened, and (b) closed			

The undersigned certifies that in addition to the above all sea valves, overboard discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of ballasting.

Date of entry .... Officer in charge ....

Master ....

(e) Cleaning of cargo tanks

16. Identity of tank(s) cleaned			
17. Date and duration of cleaning			
18. Methods of cleaning[3]			

Date of entry .... Officer in charge ....

Master ....

1 This Part should be completed for oil tankers including combination carriers and asphalt carriers, and those entries which are applicable shall be completed for ships other than oil tankers which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or above. This Part need not be reproduced on an Oil Record Book issued to any ship other than those referred to above.

2 Applicable valves and similar devices are those referred to in Regulations 20(2)(a)(iii), 23 and 24 of Annex I of the Convention.

3 Hand hosing, machine washing and/or chemical cleaning. Where chemically cleaned, the chemical concerned and the amount used should be stated.

(f) Discharge of dirty ballast

19. Identity of tank(s)			
20. Date and position of ship at start of discharge to sea			
21. Date and position of ship at finish of discharge to sea			
22. Ship's speed(s) during discharge			
23. Quantity discharged to sea			
24. Quantity of polluted water transferred to slop tank(s) (identify slop tank(s))			
25. Date and port of discharge into shore reception facilities (if applicable)			
26. Was any part of the discharge conducted during darkness, if so, for how long?			
27. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?			
28. Was any oil observed on the surface of the water in the locality of the discharge?			

Date of entry .... Officer in charge ....

Master ....

(g) Discharge of water from slop tanks

29. Identity of slop tank(s)			
30. Time of settling from last entry of residues, or			
31. Time of settling from last discharge			
32. Date, time and position of ship at start of discharge			
33. Sounding of total contents at start of discharge			
34. Sounding of oil/water interface at start of discharge			
35. Bulk quantity discharged and rate of discharge			
36. Final quantity discharged and rate of discharge			
37. Date, time and position of ship at end of discharge			
38. Ship's speed(s) during discharge			
39. Sounding of oil/water interface at end of discharge			
40. Was any part of the discharge conducted during darkness, if so, for how long?			
41. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?			
42. Was any oil observed on the surface of the water in the locality of the discharge?			

Date of entry .... Officer in charge ....

Master ....

(h) Disposal of residues

43. Identity of tank(s)			
44. Quantity disposed from each tank			
45. Method of disposal of residue: (a) Reception facilities (b) Mixed with cargo (c) Transferred to another (other) tank(s) (identify tank(s)) (d) Other method (state which)			
46. Date and port of disposal of residue			

Date of entry .... Officer in charge ....

Master ....

(i) Discharge of clean ballast contained in cargo tanks

47. Date and position of ship at commencement of discharge of clean ballast			
48. Identity of tank(s) discharged			
49. Was(were) the tank(s) empty on completion?			
50. Position of vessel on completion if different from 47			
51. Was any part of the discharge conducted during darkness, if so, for how long?			
52. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?			
53. Was any oil observed on the surface of the water in the locality of the discharge?			

Date of entry .... Officer in charge ....

Master ....

(j) Discharge overboard of bilge water containing oil which has accumulated in machinery spaces whilst in port[4]

54. Port			
55. Duration of stay			
56. Quantity disposed			
57. Date and place of disposal			
58. Method of disposal (state whether a separator was used)			

Date of entry .... Officer in charge ....

Master ....

(k) Accidental or other exceptional discharges of oil

59. Date and time of occurrence			
60. Place or position of ship at time of occurrence			
61. Approximate quantity and type of oil			
62. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks			

Date of entry .... Officer in charge ....

Master ....

4 Where the pump starts automatically and discharges through a separator at all times it will be sufficient to enter each day "Automatic discharge from bilges through a separator".

(l) Has the oil monitoring and control system been out of operation at any time when discharging overboard? If so, give time and date of failure and time and date of restoration and confirm that this was due to equipment failure and state reason if known ....

....

....

Date of entry .... Officer in charge....................

Master...........................

(m) Additional operational procedures and general remarks ....

....

....

....

For oil tankers of less than 150 tons gross tonnage operating in accordance with Regulation 15(4) of Annex I of the Convention, an appropriate oil record book should be developed by the Administration.

For asphalt carriers, a separate oil record book may be developed by the Administration utilizing sections (a), (b), (c), (e), (h), (j), (k) and (m) of this form of oil record book.

II – FOR SHIPS OTHER THAN OIL TANKERS

Name of ship ....

Operations from .... (date), to .... (date)

(a) Ballasting or cleaning of oil fuel tanks

1. Identity of tank(s) ballasted			
2. Whether cleaned since they last contained oil and, if not, type of oil previously carried			
3. Date and position of ship at start of cleaning			
4. Date and position of ship at start of ballasting			

Date of entry .... Officer in charge....................

Master ....

(b) Discharge of dirty ballast or cleaning water from tanks referred to under section (a)

5. Identity of tank(s)			
6. Date and position of ship at start of discharge			
7. Date and position of ship at finish of discharge			
8. Ship's speed(s) during discharge			
9. Method of discharge (state whether to reception facility or through installed equipment)			
10. Quantity discharged			

Date of entry .... Officer in charge....................

Master ....

(c) Disposal of residues

11. Quantity of residue retained on board			
12. Methods of disposal of residue: (a) reception facilities (b) mixed with next bunkering (c) transferred to another (other) tank(s) (d) other method (state which)			
13. Date and port of disposal of residue			

Date of entry .... Officer in charge....................

Master ....

(d) Discharge overboard of bilge water containing oil which has accumulated in machinery spaces whilst in port[5]

14. Port			
15. Duration of stay			
16. Quantity discharged			
17. Date and place of discharge			
18. Method of discharge: (a) through oily-water separating equipment; (b) through oil filtering system; (c) through oily-water separating equipment and an oil filtering system; (d) to reception facilities			

Date of entry .... Officer in charge....................

Master ....

(e) Accidental or other exceptional discharges of oil

19. Date and time of occurrence			
20. Place or position of ship at time of occurrence			
21. Approximate quantity and type of oil			
22. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks			

Date of entry .... Officer in charge....................

Master ....

(f) Has the required oil monitoring and control system been out of operation at any time when discharging overboard? If so, state time and date of failure and time and date of restoration, and confirm that this was due to equipment failure, and state reason if known

Date of entry .... Officer in charge....................

Master ....

(g) New ships of 4,000 tons gross tonnage and above: has dirty ballast been carried in oil fuel tanks?

Yes/No ....

If so, state which tanks were so ballasted and method of discharge of the dirty ballast ....

....

....

Date of entry .... Officer in charge....................

Master ....

5 Where the pump starts automatically and discharges through a separator at all times it will be sufficient to enter each day "Automatic discharge from bilges through a separator".

(h) Additional operational procedures and general remarks ....

....

....

....

Date of entry .... Officer in charge ....

Master ....

ANNEX II

REGULATIONS FOR THE CONTROL OF POLLUTION BY NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

(1) "Chemical tanker" means a ship constructed or adapted primarily to carry a cargo of noxious liquid substances in bulk and includes an "oil tanker" as defined in Annex I of the present Convention when carrying a cargo or part cargo of noxious liquid substances in bulk.

(2) "Clean ballast" means ballast carried in a tank which, since it was last used to carry a cargo containing a substance in Category A, B, C or D has been thoroughly cleaned and the residues resulting therefrom have been discharged and the tank emptied in accordance with the appropriate requirements of this Annex.

(3) "Segregated ballast" means ballast water introduced into a tank permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious liquid substances as variously defined in the Annexes of the present Convention, and which is completely separated from the cargo and oil fuel system.

(4) "Nearest land" is as defined in Regulation 1(9) of Annex I of the present Convention.

(5) "Liquid substances" are those having a vapour pressure not exceeding 2.8 kp/cm^2 at a temperature of 37.8°C.

(6) "Noxious liquid substance" means any substance designated in Appendix II to this Annex or provisionally assessed under the provisions of Regulation 3(4) as falling into Category A, B, C or D.

(7) "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographic and ecological condition and to its peculiar transportation traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by noxious liquid substances is required.

Special areas shall be:

(a) The Baltic Sea Area, and

(b) The Black Sea Area.

(8) "Baltic Sea Area" is as defined in Regulation 10(1)(b) of Annex I of the present Convention.

(9) "Black Sea Area" is as defined in Regulation 10(1)(c) of Annex I of the present Convention.

Regulation 2

Application

(1) Unless expressly provided otherwise the provisions of this Annex shall apply to all ships carrying noxious liquid substances in bulk.

(2) Where a cargo subject to the provisions of Annex I of the present Convention is carried in a cargo space of a chemical tanker, the appropriate requirements of Annex I of the present Convention shall also apply.

(3) Regulation 13 of this Annex shall apply only to ships carrying substances which are categorized for discharge control purposes in Category A, B or C.

Regulation 3

Categorization and Listing of Noxious Liquid Substances

(1) For the purpose of the Regulations of this Annex, except Regulation 13, noxious liquid substances shall be divided into four categories as follows:

(a) Category A – Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a major hazard to either marine resources or human health or cause serious harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify the application of stringent anti-pollution measures.

(b) Category B – Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a hazard to either marine resources or human health or cause harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify the application of special anti-pollution measures.

(c) Category C – Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a minor hazard to either marine resources or human health or cause minor harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore require special operational conditions.

(d) Category D – Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a recognizable hazard to either marine resources or human health or cause minimal harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore require some attention in operational conditions.

(2) Guidelines for use in the categorization of noxious liquid substances are given in Appendix I to this Annex.

(3) The list of noxious liquid substances carried in bulk and presently categorized which are subject to the provisions of this Annex is set out in Appendix II to this Annex.

(4) Where it is proposed to carry a liquid substance in bulk which has not been categorized under paragraph (1) of this Regulation or evaluated as referred to in Regulation 4(1) of this Annex, the Governments of Parties to the Convention involved in the proposed operation shall establish and agree on a provisional assessment for the proposed operation on the basis of the guidelines referred to in paragraph (2) of this Regulation. Until full agreement between the Governments involved has been reached, the substance shall be carried under the most severe conditions proposed. As soon as possible, but not later than ninety days after its first carriage, the Administration concerned shall notify the Organization and provide details of the substance and the provisional assessment for prompt circulation to all Parties for their information and consideration. The Government of each Party shall have a period of ninety days in which to forward its comments to the Organization, with a view to the assessment of the substance.

Regulation 4

Other Liquid Substances

(1) The substances listed in Appendix III to this Annex have been evaluated and found to fall outside the Categories A, B, C and D, as defined in Regulation 3(1) of this Annex because they are presently considered to present no harm to human health, marine resources, amenities or other legitimate uses of the sea, when discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations.

(2) The discharge of bilge or ballast water or other residues or mixtures containing only substances listed in Appendix III to this Annex shall not be subject to any requirement of this Annex.

(3) The discharge into the sea of clean ballast or segregated ballast shall not be subject to any requirement of this Annex.

Regulation 5

Discharge of Noxious Liquid Substances

Categories A, B and C Substances outside Special Areas and Category D Substances in all Areas

Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex,

(1) The discharge into the sea of substances in Category A as defined in Regulation 3(1)(a) of this Annex or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited. If tanks containing such substances or mixtures are to be washed, the resulting residues shall be discharged to a reception facility until the concentration of the substance in the effluent to such facility is at or below the residual concentration prescribed for that substance in column III of Appendix II to this Annex and until the tank is empty. Provided that the residue then remaining in the tank is subsequently diluted by the addition of a volume of water of not less than 5 per cent of the total volume of the tank, it may be discharged into the sea when all the following conditions are also satisfied:

(a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;

(b) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and

(c) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(2) The discharge into the sea of substances in Category B as defined in Regulation 3(1)(b) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

(a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;

(b) the procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon

standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;

(c) the maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in sub-paragraph (b) of this paragraph, which shall in no case exceed the greater of 1 cubic metre or 1/3,000 of the tank capacity in cubic metres;

(d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and

(e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(3) The discharge into the sea of substances in Category C as defined in Regulation 3(1)(c) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

(a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;

(b) the procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 10 parts per million;

(c) the maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in sub-paragraph (b) of this paragraph, which shall in no case exceed the greater of 3 cubic metres or 1/1,000 of the tank capacity in cubic metres;

(d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and

(e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(4) The discharge into the sea of substances in Category D as defined in Regulation 3(1)(d) of this Annex, or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

(a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;

(b) such mixtures are of a concentration not greater than one part of the substance in ten parts of water; and

(c) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land.

(5) Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be based upon standards developed by the Organization. If subsequent washing of the tank is necessary, the discharge into the sea of the resulting tank washings shall be made in accordance with paragraph (1), (2), (3) or (4) of this Regulation, whichever is applicable.

(6) The discharge into the sea of substances which have not been categorized, provisionally assessed, or evaluated as referred to in Regulation 4(1) of this Annex, or of ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited.

Categories A, B and C Substances within Special Areas

Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex,

(7) The discharge into the sea of substances in Category A as defined in Regulation 3(1)(a) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited. If tanks containing such substances or mixtures are to be washed the resulting residues shall be discharged to a reception facility which the States bordering the special area shall provide in accordance with Regulation 7 of this Annex, until the concentration of the substance in the effluent to such facility is at or below the residual concentration prescribed for that substance in column IV of Appendix II to this Annex and until the tank is empty. Provided that the residue then remaining in the tank is subsequently diluted by the addition of a volume of water of not less than 5 per cent of the total volume of the tank, it may be discharged into the sea when all the following conditions are also satisfied:

(a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;

(b) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and

(c) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(8) The discharge into the sea of substances in Category B as defined in Regulation 3(1)(b) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

(a) the tank has been washed after unloading with a volume of water of not less than 0.5 per cent of the total volume of the tank, and the resulting residues have been discharged to a reception facility until the tank is empty;

(b) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;

(c) the procedures and arrangements for discharge and washings are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;

(d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and

(e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(9) The discharge into the sea of substances in Category C as defined in Regulation 3(1)(c) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

(a) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;

(b) the procedures and arrangements for discharge are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;

(c) the maximum quantity of cargo discharged from each tank and its associated piping system does not exceed the maximum quantity approved in accordance with the procedures referred to in sub-paragraph (b) of this paragraph which shall in no case exceed the greater of 1 cubic metre or 1/3,000 of the tank capacity in cubic metres;

(d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and

(e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

(10) Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be based upon standards developed by the Organization. If subsequent washing of the tank is necessary, the discharge into the sea of the resulting tank washings shall be made in accordance with paragraph (7), (8) or (9) of this Regulation, whichever is applicable.

(11) The discharge into the sea of substances which have not been categorized, provisionally assessed or evaluated as referred to in Regulation 4(1) of this Annex, or of ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited.

(12) Nothing in this Regulation shall prohibit a ship from retaining on board the residues from a Category B or C cargo and discharging such residues into the sea outside a special area in accordance with paragraph (2) or (3) of this Regulation, respectively.

(13) (a) The Governments of Parties to the Convention, the coastlines of which border on any given special area, shall collectively agree and establish a date by which time the requirement of Regulation 7(1) of this Annex will be fulfilled and from which the requirements of paragraphs (7), (8), (9) and (10) of this Regulation in respect of that area shall take effect and notify the Organization of the date so established at least six months in advance of that date. The Organization shall then promptly notify all Parties of that date.

(b) If the date of entry into force of the present Convention is earlier than the date established in accordance with sub-paragraph (a) of this paragraph, the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall apply during the interim period.

Regulation 6

Exceptions

Regulation 5 of this Annex shall not apply to:

(a) the discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

(b) the discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances resulting from damage to a ship or its equipment:

(i) provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and

(ii) except if the owner or the Master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result; or

(c) the discharge into the sea of noxious liquid substances or mixtures containing such substances, approved by the Administration, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

Regulation 7

Reception Facilities

(1) The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of reception facilities according to the needs of ships using its ports, terminals or repair ports as follows:

(a) cargo loading and unloading ports and terminals shall have facilities adequate for reception without undue delay to ships of such residues and mixtures containing noxious liquid substances as would remain for disposal from ships carrying them as a consequence of the application of this Annex; and

(b) ship repair ports undertaking repairs to chemical tankers shall have facilities adequate for the reception of residues and mixtures containing noxious liquid substances.

(2) The Government of each Party shall determine the types of facilities provided for the purpose of paragraph (1) of this Regulation at each cargo loading and unloading port, terminal and ship repair port in its territories and notify the Organization thereof.

(3) Each Party shall notify the Organization, for transmission to the Parties concerned, of any case where facilities required under paragraph (1) of this Regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 8

Measures of Control

(1) The Government of each Party to the Convention shall appoint or authorize surveyors for the purpose of implementing this Regulation.

Category A Substances in all Areas

(2) (a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

(b) Until that tank is cleaned every subsequent pumping or transfer operation carried out in connexion with that tank shall also be entered in the Cargo Record Book.

(3) If the tank is to be washed:

(a) the effluent from the tank washing operation shall be discharged from the ship to a reception facility at least until the concentration of the substance in the discharge, as indicated by analyses of samples of the effluent taken by the surveyor, has fallen to the residual concentration specified for that substance in Appendix II to this Annex. When the required residual concentration has been achieved, remaining tank washings shall continue to be discharged to the reception facility until the tank is empty. Appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book and certified by the surveyor; and

(b) after diluting the residue then remaining in the tank with at least 5 per cent of the tank capacity of water, this mixture may be discharged into the sea in accordance with the provisions of sub-paragraphs (1)(a), (b) and (c) or 7(a), (b) and (c), whichever is applicable, of Regulation 5 of this Annex. Appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book.

(4) Where the Government of the receiving Party is satisfied that it is impracticable to measure the concentration of the substance in the effluent without causing undue delay to the ship, that Party may accept an alternative procedure as being equivalent to sub-paragraph (3)(a) provided that:

(a) a precleaning procedure for that tank and that substance, based on standards developed by the Organization, is approved by the Administration and that Party is satisfied that such procedure will fulfil the requirements of paragraph (1) or (7), whichever is applicable, of Regulation 5 of this Annex with respect to the attainment of the prescribed residual concentrations;

(b) a surveyor duly authorized by that Party shall certify in the Cargo Record Book that:

(i) the tank, its pump and piping system have been emptied, and that the quantity of cargo remaining in the tank is at or below the quantity on which the approved precleaning procedure referred to in sub-paragraph (ii) of this paragraph has been based;

(ii) precleaning has been carried out in accordance with the precleaning procedure approved by the Administration for that tank and that substance; and

(iii) the tank washings resulting from such precleaning have been discharged to a reception facility and the tank is empty;

(c) the discharge into the sea of any remaining residues shall be in accordance with the provisions of paragraph (3)(b) of this Regulation and an appropriate entry is made in the Cargo Record Book.

Category B Substances outside Special Areas and Category C Substances in all Areas

(5) Subject to such surveillance and approval by the authorized or appointed surveyor as may be deemed necessary by the Government of the Party, the Master of a ship shall, with respect to a Category B substance outside special areas or a Category C substance in all areas, ensure compliance with the following:

(a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

(b) If the tank is to be cleaned at sea:

(i) the cargo piping system serving that tank shall be drained and an appropriate entry made in the Cargo Record Book;

(ii) the quantity of substance remaining in the tank shall not exceed the maximum quantity which may be discharged into the sea for that substance under Regulation 5(2)(c) of this Annex outside special areas in the case of Category B substances, or under Regulations 5(3)(c) and 5(9)(c) outside and within special areas respectively in the case of Category C substances. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book;

(iii) where it is intended to discharge the quantity of substance remaining into the sea the approved procedures shall be complied with, and the necessary dilution of the substance satisfactory for such a discharge shall be achieved. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or

(iv) where the tank washings are not discharged into the sea, if any internal transfer of tank washings takes place from that tank an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; and

(v) any subsequent discharge into the sea of such tank washings shall be made in accordance with the requirements of Regulation 5 of this Annex for the appropriate area and Category of substance involved.

(c) If the tank is to be cleaned in port:

(i) the tank washings shall be discharged to a reception facility and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or

(ii) the tank washings shall be retained on board the ship and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book indicating the location and disposition of the tank washings.

(d) If after unloading a Category C substance within a special area, any residues or tank washings are to be retained on board until the ship is outside the special area, the Master shall so indicate by an appropriate entry in the Cargo Record Book and in this case the procedures set out in Regulation 5(3) of this Annex shall be applicable.

Category B Substances within Special Areas

(6) Subject to such surveillance and approval by the authorized or appointed surveyor as may be deemed necessary by the Government of the Party, the Master of a ship shall, with respect to a Category B substance within a special area, ensure compliance with the following:

(a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

(b) Until that tank is cleaned every subsequent pumping or transfer operation carried out in connexion with that tank shall also be entered in the Cargo Record Book.

(c) If the tank is to be washed, the effluent from the tank washing operation, which shall contain a volume of water not less than 0.5 per cent of the total volume of the tank, shall be discharged from the ship to a reception facility until the tank, its pump and piping system are empty. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

(d) If the tank is to be further cleaned and emptied at sea, the Master shall:

(i) ensure that the approved procedures referred to in Regulation 5(8)(c) of this Annex are complied with and that the appropriate entries are made in the Cargo Record Book; and

(ii) ensure that any discharge into the sea is made in accordance with the requirements of Regulation 5(8) of this Annex and an appropriate entry is made in the Cargo Record Book.

(e) If after unloading a Category B substance within a special area, any residues or tank washings are to be retained on board until the ship is outside the special area, the Master shall so indicate by an appropriate

entry in the Cargo Record Book and in this case the procedures set out in Regulation 5(2) of this Annex shall be applicable.

Category D Substances in all Areas

(7) The Master of a ship shall, with respect to a Category D substance, ensure compliance with the following:

(a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

(b) If the tank is to be cleaned at sea:

(i) the cargo piping system serving that tank shall be drained and an appropriate entry made in the Cargo Record Book;

(ii) where it is intended to discharge the quantity of substance remaining into the sea, the necessary dilution of the substance satisfactory for such a discharge shall be achieved. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or

(iii) where the tank washings are not discharged into the sea, if any internal transfer of tank washings takes place from that tank an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; and

(iv) any subsequent discharge into the sea of such tank washings shall be made in accordance with the requirements of Regulation 5(4) of this Annex.

(c) If the tank is to be cleaned in port:

(i) the tank washings shall be discharged to a reception facility and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or

(ii) the tank washings shall be retained on board the ship and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book indicating the location and disposition of the tank washings.

Discharge from a Slop Tank

(8) Any residues retained on board in a slop tank, including those from pump room bilges, which contain a Category A substance, or within a special area either a Category A or a Category B substance, shall be discharged to a reception facility in accordance with the provisions of Regulation 5(1), (7) or (8) of this Annex, whichever is applicable. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

(9) Any residues retained on board in a slop tank, including those from pump room bilges, which contain a quantity of a Category B substance outside a special area or a Category C substance in all areas in excess of the aggregate of the maximum quantities specified in Regulation 5(2)(c), (3)(c) or (9)(c) of this Annex, whichever is applicable, shall be discharged to a reception facility. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

Regulation 9

Cargo Record Book

(1) Every ship to which this Annex applies shall be provided with a Cargo Record Book, whether as part of the ship's official log book or otherwise, in the form specified in Appendix IV to this Annex.

(2) The Cargo Record Book shall be completed, on a tank-to-tank basis, whenever any of the following operations with respect to a noxious liquid substance take place in the ship:

(i) loading of cargo;

(ii) unloading of cargo;

(iii) transfer of cargo;

(iv) transfer of cargo, cargo residues or mixtures containing cargo to a slop tank;

(v) cleaning of cargo tanks;

(vi) transfer from slop tanks;

(vii) ballasting of cargo tanks;

(viii) transfer of dirty ballast water;

(ix) discharge into the sea in accordance with Regulation 5 of this Annex.

(3) In the event of any discharge of the kind referred to in Article 8 of the present Convention and Regulation 6 of this Annex of any noxious liquid substance or mixture containing such substance, whether intentional or accidental, an entry shall be made in the Cargo Record Book stating the circumstances of, and the reason for, the discharge.

(4) When a surveyor appointed or authorized by the Government of the Party to the Convention to supervise any operations under this Annex has inspected a ship, then that surveyor shall make an appropriate entry in the Cargo Record Book.

(5) Each operation referred to in paragraphs (2) and (3) of this Regulation shall be fully recorded without delay in the Cargo Record Book so that all the entries in the Book appropriate to that operation are completed. Each entry shall be signed by the officer or officers in charge of the operation concerned and, when the ship is manned, each page shall be signed by the Master of the ship. The entries in the Cargo Record Book shall be in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, and, for ships holding an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) in English or French. The entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

(6) The Cargo Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be retained for a period of two years after the last entry has been made.

(7) The competent authority of the Government of a Party may inspect the Cargo Record Book on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port, and may make a copy of any entry in that book and may require the Master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the Master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Cargo Record Book shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Cargo Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

Regulation 10

Surveys

(1) Ships which are subject to the provisions of this Annex and which carry noxious liquid substances in bulk shall be surveyed as follows:

(a) An initial survey before a ship is put into service or before the certificate required by Regulation 11 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete inspection of its structure, equipment, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. The survey shall be such as to ensure full compliance with the applicable requirements of this Annex.

(b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration which shall not exceed five years and which shall be such as to ensure that the structure, equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex. However, where the duration of the International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) is extended as specified in Regulation 12(2) or (4) of this Annex, the interval of the periodical survey may be extended correspondingly.

(c) Intermediate surveys at intervals specified by the Administration which shall not exceed thirty months and which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. The survey shall be endorsed on the International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) issued under Regulation 11 of this Annex.

(2) Surveys of a ship with respect to the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the surveys.

(3) After any survey of a ship under this Regulation has been completed, no significant change shall be made in the structure, equipment, fittings, arrangements or material, covered by the survey without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings for the purpose of repair or maintenance.

Regulation 11

Issue of Certificate

(1) An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) shall be issued to any ship carrying noxious liquid substances which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention after survey of such ship in accordance with the provisions of Regulation 10 of this Annex.

(2) Such Certificate shall be issued either by the Administration or by a person or organization duly authorized by it. In every case the Administration shall assume full responsibility for the Certificate.

(3) (a) The Government of a Party may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and if satisfied that the provisions of this Annex are complied with shall issue or authorize the issue of a Certificate to the ship in accordance with this Annex.

(b) A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

(c) A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under paragraph (1) of this Regulation.

(d) No International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) shall be issued to any ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

(4) The Certificate shall be drawn up in an official language of the issuing country in a form corresponding to the model given in Appendix V to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation 12

Duration of Certificate

(1) An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, except as provided in paragraphs (2) and (4) of this Regulation.

(2) If a ship at the time when the Certificate expires is not in a port or offshore terminal under the jurisdiction of the Party to the Convention whose flag the ship is entitled to fly, the Certificate may be extended by the Administration, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag the ship is entitled to fly or in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

(3) No Certificate shall be thus extended for a period longer than five months and a ship to which such extension is granted shall not on its arrival in the State whose flag it is entitled to fly or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or State without having obtained a new Certificate.

(4) A Certificate which has not been extended under the provisions of paragraph (2) of this Regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.

(5) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the structure, equipment, fittings, arrangements and material required by this Annex without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fitting for the purpose of repair or maintenance or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 10(1)(c) of this Annex are not carried out.

(6) A Certificate issued to a ship shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag of another State, except as provided in paragraph (7) of this Regulation.

(7) Upon transfer of a ship to the flag of another Party, the Certificate shall remain in force for a period not exceeding five months provided that it would not have expired before the end of that period, or until the Administration issues a replacement Certificate, whichever is earlier. As soon as possible after the transfer has taken place the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulation 13

Requirements for Minimizing accidental Pollution

(1) The design, construction, equipment and operation of ships carrying noxious liquid substances in bulk which are subject to the provisions of this Annex shall be such as to minimize the uncontrolled discharge into the sea of such substances.

(2) Pursuant to the provisions of paragraph (1) of this Regulation, the Government of each Party shall issue, or cause to be issued, detailed requirements on the design, construction, equipment and operation of such ships.

(3) In respect of chemical tankers, the requirements referred to in paragraph (2) of this Regulation shall contain at least all the provisions given in the Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Assembly of the Organization in Resolution A.212(VII) and as may be amended by the Organization, provided that the amendments to that Code are adopted and brought into force in accordance with the provisions of Article 16 of the present Convention for amendment procedures to an Appendix to an Annex.

Appendix I

GUIDELINES FOR THE CATEGORIZATION OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

Category A Substances which are bioaccumulated and liable to produce a hazard to aquatic life or human health; or which are highly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 4, defined by a TLm less than 1 ppm); and additionally certain substances which are moderately toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 3, defined by a TLm of 1 or more, but less than 10 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.

Category B Substances which are bioaccumulated with a short retention of the order of one week or less; or which are liable to produce tainting of the sea food; or which are moderately toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 3, defined by a TLm of 1 ppm or more, but less than 10 ppm); and additionally certain substances which are slightly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 2, defined by a TLm of 10 ppm or more, but less than 100 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.

Category C Substances which are slightly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 2, defined by a TLm of 10 or more, but less than 100 ppm); and additionally certain substances which are practically non-toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 1, defined by a TLm of 100 ppm or more, but less than 1,000 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.

Category D Substances which are practically non-toxic to aquatic life, (as expressed by a Hazard Rating 1, defined by a TLm of 100 ppm or more, but less than 1,000 ppm); or causing deposits blanketing the seafloor with a high biochemical oxygen demand (BOD); or highly hazardous to human health, with an LD_{50} of less than 5 mg/kg; or produce moderate reduction of amenities because of persistency, smell or poisonous or irritant characteristics, possibly interfering with use of beaches; or moderately hazardous to human health, with an LD_{50} of 5 mg/kg or more, but less than 50 mg/kg and produce slight reduction of amenities.

Other Liquid Substances (for the purposes of Regulation 4 of this Annex) Substances other than those categorized in Categories A, B, C and D above.

Appendix II

LIST OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES CARRIED IN BULK

Substance	UN Number	Pollution Category for operational discharge (Regulation 3 of Annex II)	Residual concentration (per cent by weight) (Regulation 5(1) of Annex II)	(Regulation 5(7) of Annex II)
	I	II	III *Outside special areas*	IV *Within special areas*
Acetaldehyde	1089	C		
Acetic acid	1842	C		
Acetic anhydride	1715	C		
Acetone	1090	D		
Acetone cyanohydrin	1541	A	0.1	0.05
Acetyl chloride	1717	C		
Acrolein	1092	A	0.1	0.05
Acrylic acid*	-	C		
Acrylonitrile	1093	B		
Adiponitrile	-	D		
Alkylbenzene sulfonate	-			
(straight chain)		C		
(branched chain)		B		
Allyl alcohol	1098	B		
Allyl chloride	1100	C		
Alum (15% solution)	-	D		
Aminoethylethanolamine (Hydroxyethyl-ethylene-diamine)*	-	D		
Ammonia (28% aqueous)	1005	B		
iso-Amyl acetate	1104	C		
n-Amyl acetate	1104	C		
n-Amyl alcohol	-	D		
Aniline	1547	C		
Benzene	1114	C		
Benzyl alcohol	-	D		
Benzyl chloride	1738	B		
n-Butyl acetate	1123	D		
sec-Butyl acetate	1124	D		
n-Butyl acrylate	-	D		
Butyl butyrate*	-	B		
Butylene glycol(s)	-	D		
Butyl methacrylate	-	D		
n-Butyraldehyde	1129	B		
Butyric acid	-	B		
Calcium hydroxide (solution)	-	D		
Camphor oil	1130	B		
Carbon disulphide	1131	A	0.01	0.005
Carbon tetrachloride	1846	B		
Caustic potash (Potassium hydroxide)	1814	C		
Chloroacetic acid	1750	C		

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

Substance	I	II	III	IV
Chloroform	1888	B		
Chlorohydrins (crude)*	-	D		
Chloroprene*	1991	C		
Chlorosulphonic acid	1754	C		
para-Chlorotoluene	-	B		
Citric acid (10%-25%)	-	D		
Creosote	1334	A	0.1	0.05
Cresols	2076	A	0.1	0.05
Cresylic acid	2022	A	0.1	0.05
Crotonaldehyde	1143	B		
Cumene	1918	C		
Cyclohexane	1145	C		
Cyclohexanol	-	D		
Cyclohexanone	1915	D		
Cyclohexylamine*	-	D		
para-Cymene (Isopropyltoluene)*	2046	D		
Decahydronaphthalene	1147	D		
Decane*	-	D		
Diacetone alcohol*	1148	D		
Dibenzyl ether*	-	C		
Dichlorobenzenes	1591	A	0.1	0.05
Dichloroethyl ether	1916	B		
Dichloropropene - Dichloropropane mixture (D.D. Soil fumigant)	2047	B		
Diethylamine	1154	C		
Diethylbenzene (mixed isomers)	2049	C		
Diethyl ether	1155	D		
Diethylenetriamine*	2079	C		
Diethylene glycol monoethyl ether	-	C		
Diethylketone (3-Pentanone)	1156	D		
Diisobutylene*	2050	D		
Diisobutyl ketone	1157	D		
Diisopropanolamine	-	C		
Diisopropylamine	1158	C		
Diisopropyl ether*	1159	D		
Dimethylamine (40% aqueous)	1160	C		
Dimethylethanolamine (2-Dimethylamino-ethanol)*	2051	C		
Dimethylformamide	-	D		
1,4-Dioxane*	1165	C		
Diphenyl/Diphenyloxide, mixtures*	-	D		
Dodecylbenzene	-	C		
Epichlorohydrin	2023	B		
2-Ethoxyethyl acetate*	1172	D		
Ethyl acetate	1173	D		
Ethyl acrylate	1917	D		
Ethyl amyl ketone*	-	C		
Ethylbenzene	1175	C		
Ethyl cyclohexane	-	D		
Ethylene chlorohydrin (2-Chloro-ethanol)	1135	D		
Ethylene cyanohydrin*	-	D		
Ethylenediamine	1604	C		
Ethylene dibromide	1605	B		
Ethylene dichloride	1184	B		
Ethylene glycol monoethyl ether (Methyl cellosolve)	1171	D		
2-Ethylhexyl acrylate*	-	D		
2-Ethylhexyl alcohol	-	C		
Ethyl lactate*	1192	D		
2-Ethyl 3-propyl-acrolein*	-	B		
Formaldehyde (37-50% solution)	1198	C		
Formic acid	1779	D		
Furfuryl alcohol	-	C		
Heptanoic acid*	-	D		
Hexamethylenediamine*	1783	C		

Substance	I	II	III	IV
Hydrochloric acid	1789	D		
Hydrofluoric acid (40% aqueous)	1790	B		
Hydrogen peroxide (greater than 60%)	2015	C		
Isobutyl acrylate	-	D		
Isobutyl alcohol	1212	D		
Isobutyl methacrylate	-	D		
Isobutyraldehyde	2045	C		
Isooctane*	-	D		
Isopentane	-	D		
Isophorone	-	D		
Isopropylamine	1221	C		
Isopropyl cyclohexane	-	D		
Isoprene	1218	D		
Lactic acid	-	D		
Mesityl oxide*	1229	C		
Methyl acetate	1231	D		
Methyl acrylate	1919	C		
Methylamyl alcohol	-	D		
Methylene chloride	1593	B		
2-Methyl-5-Ethyl-pyridine*	-	B		
Methyl methacrylate	1247	D		
2-Methylpentene*	-	D		
alpha-Methylstyrene*	-	D		
Monochlorobenzene	1134	B		
Monoethanolamine	-	D		
Monoisopropanolamine	-	C		
Monomethyl ethanolamine	-	C		
Mononitrobenzene	-	C		
Monoisopropylamine	-	C		
Morpholine*	2054	C		
Naphthalene (molten)	1334	A	0.1	0.05
Naphthenic acids*	-	A	0.1	0.05
Nitric acid (90%)	2031/ 2032	C		
2-Nitropropane	-	D		
ortho-Nitrotoluene	1664	C		
Nonyl alcohol*	-	C		
Nonylphenol	-	C		
n-Octanol	-	C		
Oleum	1831	C		
Oxalic acid (10-25%)	-	D		
Pentachloroethane	1669	B		
n-Pentane	1265	C		
Perchloroethylene (Tetrachloroethylene)	1897	B		
Phenol	1671	B		
Phosphoric acid	1805	D		
Phosphorus (elemental)	1338	A	0.01	0.005
Phthalic anhydride (molten)	-	C		
beta-Propiolactone*	-	B		
Propionaldehyde	1275	D		
Propionic acid	1848	D		
Propionic anhydride	-	D		
n-Propyl acetate*	1276	C		
n-Propyl alcohol	1274	D		
n-Propylamine	1277	C		
Pyridine	1282	B		
Silicon tetrachloride	1818	D		
Sodium bichromate (solution)	-	C		
Sodium hydroxide	1824	C		
Sodium pentachloro-phenate (solution)	-	A	0.1	0.05
Styrene monomer	2055	C		
Sulphuric acid	1830/ 1831/ 1832	C		
Tallow	-	D		
Tetraethyl lead	1649	A	0.1	0.05
Tetrahydrofuran	2056	D		
Tetrahydronaphthalene	1540	C		

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

Substance	I	II	III	IV
Tetramethylbenzene	-	D		
Tetramethyl lead	1649	A	0.1	0.05
Titanium tetrachloride	1838	D		
Toluene	1294	C		
Toluene diisocyanate*	2078	B		
Trichloroethane	-	C		
Trichloroethylene	1710	B		
Triethanolamine	-	D		
Triethylamine	1296	C		
Trimethylbenzene*	-	C		
Tritolyl phosphate (Tricresyl phosphate)*	-	B		
Turpentine (wood)	1299	B		
Vinyl acetate	1301	C		
Vinylidene chloride*	1303	B		
Xylenes (mixed isomers)	1307	C		

Appendix III

LIST OF OTHER LIQUID SUBSTANCES CARRIED IN BULK

Acetonitrile (Methyl cyanide)
tert-Amyl alcohol
n-Butyl alcohol
Butyrolactone
Calcium chloride (solution)
Castor oil
Citric juices
Coconut oil
Cod liver oil
iso-Decyl alcohol
n-Decyl alcohol
Decyl octyl alcohol
Dibutyl ether
Diethanolamine
Diethylene glycol
Dipentene
Dipropylene glycol
Ethyl alcohol
Ethylene glycol
Fatty alcohols (C_{12}-C_{20})
Glycerine
n-Heptane
Heptene (mixed isomers)
n-Hexane
Ligroin
Methyl alcohol
Methylamyl acetate
Methyl ethyl ketone (2-butanone)
Milk
Molasses
Olive Oil
Polypropylene glycol
iso-Propyl acetate
iso-Propyl alcohol
Propylene glycol
Propylene oxide
Propylene tetramer
Propylene trimer
Sorbitol
Sulphur (liquid)
Tridecanol
Triethylene glycol
Triethylenetetramine
Tripropylene glycol
Water
Wine

Appendix IV

CARGO RECORD BOOK FOR SHIPS CARRYING NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

Name of ship..

Cargo carrying capacity of each tank in cubic metres ....

Voyage from .... to ....

(a) Loading of cargo

1. Date and place of loading
2. Name and category of cargo(es) loaded
3. Identity of tank(s) loaded

(b) Transfer of cargo

4. Date of transfer
5. Identity of tank(s) (i) From (ii) To
6. Was(were) tank(s) in 5(i) emptied?
7. If not, quantity remaining

(c) Unloading of cargo

8. Date and place of unloading
9. Identity of tank(s) unloaded
10. Was(were) tank(s) emptied?
11. If not, quantity remaining in tank(s)
12. Is(are) tank(s) to be cleaned?
13. Amount transferred to slop tank
14. Identity of slop tank

(d) Ballasting of cargo tanks

15. Identity of tank(s) ballasted
16. Date and position of ship at start of ballasting

.... Signature of Master

(e) Cleaning of cargo tanks

Category A substances

17. Identity of tank(s) cleaned
18. Date and location of cleaning
19. Method(s) of cleaning
20. Location of reception facility used
21. Concentration of effluent when discharge to reception facility stopped
22. Quantity remaining in tank
23. Procedure and amount of water introduced into tank in final cleaning
24. Location, date of discharge into sea
25. Procedure and equipment used in discharge into the sea

Category B, C and D substances

26. Washing procedure used
27. Quantity of water used
28. Date, location of discharge into sea
29. Procedure and equipment used in discharge into the sea

(f) Transfer of dirty ballast water

30. Identity of tank(s)
31. Date and position of ship at start of discharge into sea
32. Date and position of ship at finish of discharge into sea
33. Ship's speed(s) during discharge
34. Quantity discharged into sea
35. Quantity of polluted water transferred to slop tank(s) (identify slop tank(s))
36. Date and port of discharge to shore reception facilities (if applicable)

.... Signature of Master

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

(g) **Transfer from slop tank/disposal of residue**

37. Identity of slop tank(s)

38. Quantity disposed from each tank

39. Method of disposal of residue:
   (a) Reception facilities
   (b) Mixed with cargo
   (c) Transferred to another (other) tank(s) (identify tank(s))
   (d) Other method

40. Date and port of disposal of residue

(h) **Accidental or other exceptional discharge**

41. Date and time of occurrence

42. Place or position of ship at time of occurrence

43. Approximate quantity, name and category of substance

44. Circumstances of discharge or escape and general remarks.

.... Signature of Master

Appendix V

FORM OF CERTIFICATE

INTERNATIONAL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE FOR THE CARRIAGE OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK (1973)

(*Note:* This Certificate shall be supplemented in the case of a chemical tanker by the certificate required pursuant to the provisions of Regulation 13(3) of Annex II of the Convention)

(Official Seal)

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the authority of the Government of

....
(full official designation of the country)

by ....
(full official designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

Name of Ship	Distinctive Number or Letter	Port of Registry	Gross Tonnage

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with the provisions of Regulation 10 of Annex II of the Convention.

2. That the survey showed that the design, construction and equipment of the ship are such as to minimize the uncontrolled discharge into the sea of noxious liquid substances.

3. That the following arrangements and procedures have been approved by the Administration in connexion with the implementation of Regulation 5 of Annex II of the Convention:

....

(Continued on the annexed signed and dated sheet(s))

....

This certificate is valid, until ....,
subject to intermediate survey(s) at intervals of ....

Issued at ....
(place of issue of Certificate)

.... 19 .. ..
(Signature of duly authorized official issuing the Certificate)

(Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate)

Intermediate surveys

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 10(1)(c) of Annex II of the Convention, this ship and the condition thereof are found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed............................
(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed............................
(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Under the provisions of Regulation 12(2) and (4) of Annex II of the Convention the validity of this Certificate is extended until

....

Signed............................
(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

ANNEX III

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY HARMFUL SUBSTANCES CARRIED BY SEA IN PACKAGED FORMS, OR IN FREIGHT CONTAINERS, PORTABLE TANKS OR ROAD AND RAIL TANK WAGONS

Regulation 1

Application

(1) Unless expressly provided otherwise, the Regulations of this Annex apply to all ships carrying harmful substances in packaged forms, or in freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons.

(2) Such carriage of harmful substances is prohibited except in accordance with the provisions of this Annex.

(3) To supplement the provisions of this Annex the Government of each Party to the Convention shall issue, or cause to be issued, detailed requirements on

packaging, marking and labelling, documentation, stowage, quantity limitations, exceptions and notification, for preventing or minimizing pollution of the marine environment by harmful substances.

(4) For the purpose of this Annex, empty receptacles, freight containers, portable tanks and road and rail tank wagons which have been used previously for the carriage of harmful substances shall themselves be treated as harmful substances unless adequate precautions have been taken to ensure that they contain no residue that is hazardous to the marine environment.

Regulation 2

Packaging

Packagings, freight containers, portable tanks and road and rail tank wagons shall be adequate to minimize the hazard to the marine environment having regard to their specific contents.

Regulation 3

Marking and Labelling

Packages, whether shipped individually or in units or in freight containers, freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons containing a harmful substance, shall be durably marked with the correct technical name (trade names shall not be used as the correct technical name), and further marked with a distinctive label or stencil of label, indicating that the contents are harmful. Such identification shall be supplemented where possible by any other means, for example by the use of the United Nations number.

Regulation 4

Documentation

(1) In all documents relating to the carriage of harmful substances by sea where such substances are named, the correct technical name of the substances shall be used (trade names shall not be used).

(2) The shipping documents supplied by the shipper shall include a certificate or declaration that the shipment offered for carriage is properly packed, marked and labelled and in proper condition for carriage to minimize the hazard to the marine environment.

(3) Each ship carrying harmful substances shall have a special list or manifest setting forth the harmful substances on board and the location thereof. A detailed stowage plan which sets out the location of all harmful substances on board may be used in place of such special list or manifest. Copies of such documents shall also be retained on shore by the owner of the ship or his representative until the harmful substances are unloaded.

(4) In a case where the ship carries a special list or manifest or a detailed stowage plan, required for the carriage of dangerous goods by the International Convention for the Safety of Life at Sea in force, the documents required for the purpose of this Annex may be combined with those for dangerous goods. Where documents are combined, a clear distinction shall be made between dangerous goods and other harmful substances.

Regulation 5

Stowage

Harmful substances shall be both properly stowed and secured so as to minimize the hazards to the marine environment without impairing the safety of ship and persons on board.

Regulation 6

Quantity Limitations

Certain harmful substances which are very hazardous to the marine environment may, for sound scientific and technical reasons, need to be prohibited for carriage or be limited as to the quantity which may be carried aboard any one ship. In limiting the quantity due consideration shall be given to size, construction and equipment of the ship as well as the packaging and the inherent nature of the substance.

Regulation 7

Exceptions

(1) Discharge by jettisoning of harmful substances carried in packaged forms, freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons shall be prohibited except where necessary for the purpose of securing the safety of the ship or saving life at sea.

(2) Subject to the provisions of the present Convention, appropriate measures based on the physical, chemical and biological properties of harmful substances shall be taken to regulate the washing of leakages overboard provided that compliance with such measures would not impair the safety of the ship and persons on board.

Regulation 8

Notification

With respect to certain harmful substances, as may be designated by the Government of a Party to the Convention, the master or owner of the ship or his representative shall notify the appropriate port authority of the intent to load or unload such substances at least 24 hours prior to such action.

ANNEX IV

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY SEWAGE FROM SHIPS

Regulation 1

Definitions

For the purposes of the present Annex:

(1) "New ship" means a ship:

(a) for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after the date of entry into force of this Annex; or

(b) the delivery of which is three years or more after the date of entry into force of this Annex.

(2) "Existing ship" means a ship which is not a new ship.

(3) "Sewage" means:

(a) drainage and other wastes from any form of toilets, urinals, and WC scuppers;

(b) drainage from medical premises (dispensary, sick bay, etc.) via wash basins, wash tubs and scuppers located in such premises;

(c) drainage from spaces containing living animals; or

(d) other waste waters when mixed with the drainages defined above.

(4) "Holding tank" means a tank used for the collection and storage of sewage.

(5) "Nearest land". The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in

latitude 11° 00′ South, longitude 142°08′ East to a point in latitude 10°35′ South,
longitude 141° 55′ East – thence to a point latitude 10° 00′ South,
longitude 142° 00′ East, thence to a point latitude 9° 10′ South,
longitude 143° 52′ East, thence to a point latitude 9° 00′ South,
longitude 144° 30′ East, thence to a point latitude 13° 00′ South,
longitude 144° 00′ East, thence to a point latitude 15° 00′ South,
longitude 146° 00′ East, thence to a point latitude 18° 00′ South,
longitude 147° 00′ East, thence to a point latitude 21° 00′ South,
longitude 153° 00′ East, thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42′ South, longitude 153°15′ East.

Regulation 2

Application

The provisions of this Annex shall apply to:

(a) (i) new ships of 200 tons gross tonnage and above;

(ii) new ships of less than 200 tons gross tonnage which are certified to carry more than 10 persons;

(iii) new ships which do not have a measured gross tonnage and are certified to carry more than 10 persons; and

(b) (i) existing ships of 200 tons gross tonnage and above, 10 years after the date of entry into force of this Annex;

(ii) existing ships of less than 200 tons gross tonnage which are certified to carry more than 10 persons, 10 years after the date of entry into force of this Annex; and

(iii) existing ships which do not have a measured gross tonnage and are certified to carry more than 10 persons, 10 years after the date of entry into force of this Annex.

Regulation 3

Surveys

(1) Every ship which is required to comply with the provisions of this Annex and which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention shall be subject to the surveys specified below:

(a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 4 of this Annex is issued for the first time, which shall include a survey of the ship which shall be such as to ensure:

(i) when the ship is equipped with a sewage treatment plant the plant shall meet operational requirements based on standards and the test methods developed by the Organization;

(ii) when the ship is fitted with a system to comminute and disinfect the sewage, such a system shall be of a type approved by the Administration;

(iii) when the ship is equipped with a holding tank the capacity of such tank shall be to the satisfaction of the Administration for

the retention of all sewage having regard to the operation of the ship, the number of persons on board and other relevant factors. The holding tank shall have a means to indicate visually the amount of its contents; and

(iv) that the ship is equipped with a pipeline leading to the exterior convenient for the discharge of sewage to a reception facility and that such a pipeline is fitted with a standard shore connection in compliance with Regulation 11 of this Annex.

This survey shall be such as to ensure that the equipment, fittings. arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.

(b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration but not exceeding five years which shall be such as to ensure that the equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex. However, where the duration of the International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) is extended as specified in Regulation 7(2) or (4) of this Annex, the interval of the periodical survey may be extended correspondingly.

(2) The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph (1) of this Regulation in order to ensure that the provisions of this Annex are complied with.

(3) Surveys of the ship as regards enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the surveys.

(4) After any survey of the ship under this Regulation has been completed, no significant change shall be made in the equipment, fittings, arrangements, or material covered by the survey without the approval of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

Regulation 4

Issue of Certificate

(1) An International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued, after survey in accordance with the provisions of Regulation 3 of this Annex, to any ship which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention.

(2) Such Certificate shall be issued either by the Administration or by any persons or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

Regulation 5

Issue of a Certificate by another Government

(1) The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) to the ship in accordance with this Annex.

(2) A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as early as possible to the Administration requesting the survey.

(3) A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under Regulation 4 of this Annex.

(4) No International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State, which is not a Party.

Regulation 6

Form of Certificate

The International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be drawn up in an official language of the issuing country in the form corresponding to the model given in the Appendix to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation 7

Duration of Certificate

(1) An International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, except as provided in paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation.

(2) If a ship at the time when the Certificate expires is not in a port or offshore terminal under the jurisdiction of the Party to the Convention whose flag the ship is entitled to fly, the Certificate may be extended by the Administration, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag the ship is entitled to fly or in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

(3) No Certificate shall be thus extended for a period longer than five months and a ship to which such extension is granted shall not on its arrival in the State whose flag it is entitled to fly or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or State without having obtained a new Certificate.

(4) A Certificate which has not been extended under the provisions of paragraph (2) of this Regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.

(5) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the equipment, fittings, arrangement or material required without the approval of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

(6) A Certificate issued to a ship shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag of another State, except as provided in paragraph (7) of this Regulation.

(7) Upon transfer of a ship to the flag of another Party, the Certificate shall remain in force for a period not exceeding five months provided that it would not have expired before the end of that period, or until the Administration issues a replacement Certificate, whichever is earlier. As soon as possible after the transfer has taken place the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulation 8

Discharge of Sewage

(1) Subject to the provisions of Regulation 9 of this Annex, the discharge of sewage into the sea is prohibited, except when:

(a) the ship is discharging comminuted and disinfected sewage using a system approved by the Administration in accordance with Regulation 3(1)(a) at a distance of more than four nautical miles from the nearest land, or sewage which is not comminuted or disinfected at a distance of more than 12 nautical miles from the nearest land, provided that in any case, the sewage that has been stored in holding tanks shall not be discharged instantaneously but at a moderate rate when the ship is en route and proceeding at not less than 4 knots; the rate of discharge shall be approved by the Administration based upon standards developed by the Organization; or

(b) the ship has in operation an approved sewage treatment plant which has been certified by the Administration to meet the operational requirements referred to in Regulation 3(1)(a)(i) of this Annex, and

(i) the test results of the plant are laid down in the ship's International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973);

(ii) additionally, the effluent shall not produce visible floating solids in, nor cause discolouration of, the surrounding water; or

(c) the ship is situated in the waters under the jurisdiction of a State and is discharging sewage in accordance with such less stringent requirements as may be imposed by such State.

(2) When the sewage is mixed with wastes or waste water having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

Regulation 9

Exceptions

Regulation 8 of this Annex shall not apply to:

(a) the discharge of sewage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or

(b) the discharge of sewage resulting from damage to a ship or its equipment if all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, for the purpose of preventing or minimizing the discharge.

Regulation 10

Reception Facilities

(1) The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of facilities at ports and terminals for the reception of sewage, without causing undue delay to ships, adequate to meet the needs of the ships using them.

(2) The Government of each Party shall notify the Organization for transmission to the Contracting Governments concerned of all cases where the facilities provided under this Regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 11

Standard Discharge Connections

To enable pipes of reception facilities to be connected with the ship's discharge pipeline, both lines shall be fitted with a standard discharge connection in accordance with the following table:

STANDARD DIMENSIONS OF FLANGES FOR DISCHARGE CONNECTIONS

Description	Dimension
Outside diameter	210 mm
Inner diameter	According to pipe outside diameter
Bolt circle diameter	170 mm
Slots in flange	4 holes 18 mm in diameter equidistantly placed on a bolt circle of the above diameter, slotted to the flange periphery. The slot width to be 18 mm
Flange thickness	16 mm
Bolts and nuts: quantity and diameter	4, each of 16 mm in diameter and of suitable length
The flange is designed to accept pipes up to a maximum internal diameter of 100 mm and shall be of steel or other equivalent material having a flat face. This flange, together with a suitable gasket, shall be suitable for a service pressure of 6 kg/cm².	

For ships having a moulded depth of 5 metres and less, the inner diameter of the discharge connection may be 38 millimetres.

Appendix

FORM OF CERTIFICATE

INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (1973)

Issued under the Provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the Authority of the Government of

....
(full designation of the country)

by...
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

Name of Ship	Distinctive Number or Letter	Port of Registry	Gross Tonnage	Number of persons which the ship is certified to carry

New/existing ship*
Date of building contract ....
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction ....
Date of delivery ....

THIS IS TO CERTIFY THAT:

(1) The ship is equipped with a sewage treatment plant/comminuter/holding tank* and a discharge pipeline in compliance with Regulation 3(1)(a)(i) to (iv) of Annex IV of the Convention as follows:

*(a) Description of the sewage treatment plant:
Type of sewage treatment plant ....
Name of manufacturer ....
The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the following effluent standards:** ....

*(b) Description of comminuter:
Type of comminuter ....
Name of manufacturer ....
Standard of sewage after disinfection ....

*(c) Description of holding tank equipment:
Total capacity of the holding tank .... m³
Location ....

(d) A pipeline for the discharge of sewage to a reception facility, fitted with a standard shore connection.

(2) The ship has been surveyed in accordance with Regulation 3 of Annex IV of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, concerning the prevention of pollution by sewage and the survey showed that the equipment of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and the ship complies with the applicable requirements of Annex IV of the Convention.

This Certificate is valid until ....

Issued at ....
(place of issue of Certificate)

.... 19 . . ..
(Signature of official issuing the Certificate)

(Seal or stamp of the Issuing Authority, as appropriate)

Under the provisions of Regulation 7(2) and (4) of Annex IV of the Convention the validity of this Certificate is extended until

....

Signed..............................
(Signature of duly authorized official)
Place ....
Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* Delete as appropriate
** Parameters should be incorporated

ANNEX V

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY GARBAGE FROM SHIPS

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

(1) "Garbage" means all kinds of victual, domestic and operational waste excluding fresh fish and parts thereof, generated during the normal operation of the ship and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other Annexes to the present Convention.

(2) "Nearest land". The term "from the nearest land" means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in

latitude 11°00' South, longitude 142°08' East to a point in latitude 10°35' South,
longitude 141°55' East, thence to a point latitude 10°00' South,
longitude 142°00' East, thence to a point latitude 9°10' South,
longitude 143°52' East, thence to a point latitude 9°00' South,
longitude 144°30' East, thence to a point latitude 13°00' South,
longitude 144°00' East, thence to a point latitude 15°00' South,
longitude 146°00' East, thence to a point latitude 18°00' South,
longitude 147°00' East, thence to a point latitude 21°00' South,
longitude 153°00' East, thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' South, longitude 153°15' East.

(3) "Special area" means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by garbage is required. Special areas shall include those listed in Regulation 5 of this Annex.

Regulation 2

Application

The provisions of this Annex shall apply to all ships.

Regulation 3

Disposal of Garbage outside Special Areas

(1) Subject to the provisions of Regulations 4, 5 and 6 of this Annex:

(a) the disposal into the sea of all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets and plastic garbage bags is prohibited;

(b) the disposal into the sea of the following garbage shall be made as far

as practicable from the nearest land but in any case is prohibited if the distance from the nearest land is less than:

(i) 25 nautical miles for dunnage, lining and packing materials which will float;

(ii) 12 nautical miles for food wastes and all other garbage including paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery and similar refuse;

(c) disposal into the sea of garbage specified in sub-paragraph (b)(ii) of this Regulation may be permitted when it has passed through a comminuter or grinder and made as far as practicable from the nearest land but in any case is prohibited if the distance from the nearest land is less than 3 nautical miles. Such comminuted or ground garbage shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 millimetres.

(2) When the garbage is mixed with other discharges having different disposal or discharge requirements the more stringent requirements shall apply.

Regulation 4

Special Requirements for Disposal of Garbage

(1) Subject to the provisions of paragraph (2) of this Regulation, the disposal of any materials regulated by this Annex is prohibited from fixed or floating platforms engaged in the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources, and from all other ships when alongside or within 500 metres of such platforms.

(2) The disposal into the sea of food wastes may be permitted when they have been passed through a comminuter or grinder from such fixed or floating platforms located more than 12 nautical miles from land and all other ships when alongside or within 500 metres of such platforms. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 millimetres.

Regulation 5

Disposal of Garbage within Special Areas

(1) For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area and the "Gulfs area" which are defined as follows:

(a) The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41°N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 5°36'W.

(b) The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia and the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57°44.8'N.

(c) The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41°N.

(d) The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12°8.5'N, 43°19.6'E) and Husn Murad (12°40.4'N, 43°30.2'E).

(e) The "Gulfs area" means the sea area located north west of the rhumb line between Ras al Hadd (22°30'N, 59°48'E) and Ras al Fasteh (25°04'N, 61°25'E).

(2) Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex:

(a) disposal into the sea of the following is prohibited:

(i) all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets and plastic garbage bags; and

(ii) all other garbage, including paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, dunnage, lining and packing materials;

(b) disposal into the sea of food wastes shall be made as far as practicable from land, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest land.

(3) When the garbage is mixed with other discharges having different disposal or discharge requirements the more stringent requirements shall apply.

(4) Reception facilities within special areas:

(a) The Government of each Party to the Convention, the coastline of which borders a special area undertakes to ensure that as soon as possible in all ports within a special area, adequate reception facilities are provided in accordance with Regulation 7 of this Annex, taking into account the special needs of ships operating in these areas.

(b) The Government of each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to sub-paragraph (a) of this Regulation. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of this Regulation in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date.

(c) After the date so established, ships calling also at ports in these special areas where such facilities are not yet available, shall fully comply with the requirements of this Regulation.

Regulation 6

Exceptions

Regulations 3, 4 and 5 of this Annex shall not apply to:

(a) the disposal of garbage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or

(b) the escape of garbage resulting from damage to a ship or its equipment provided all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, for the purpose of preventing or minimizing the escape; or

(c) the accidental loss of synthetic fishing nets or synthetic material incidental to the repair of such nets, provided that all reasonable precautions have been taken to prevent such loss.

Regulation 7

Reception Facilities

(1) The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of facilities at ports and terminals for the reception of garbage, without causing undue delay to ships, and according to the needs of the ships using them.

(2) The Government of each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities provided under this Regulation are alleged to be inadequate.

ΠΡΟΣΘΗΚΗ Ι

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ, 1973

ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

ΑΝΤΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΑ τήν ἀνάγκη νά προστατευθῆ τό ἀνθρώπινο περιβάλλον γενικά καί εἰδικώτερα τό θαλάσσιο περιβάλλον,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ὅτι ἡ διαρροή πετρελαίου ἤ ἄλλων ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν ἀπό πλοῖα εἴτε γίνεται σκόπιμα εἴτε ἀπό ἀμέλεια εἴτε ἀπό ἀτύχημα εἶναι σοβαρή πηγή ρυπάνσεως,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ἐπίσης τήν σπουδαιότητα τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως γιά τήν 'Αποφυγή τῆς Ρυπάνσεως τῆς θάλασσας ἀπό πετρέλαιο, 1954, πού εἶναι τό πρῶτο πολυμερές ὄργανο πού περιλαμβάνει σάν πρῶτο ἀντικειμενικό σκοπό τήν προστασία τοῦ περιβάλλοντος καί ἐκτιμώντας τήν σημαντική συνεισφορά αὐτῆς τῆς Συμβάσεως στήν διατήρηση τῶν θαλασσῶν καί τοῦ παρακτίου περιβάλλοντος ἀπό τήν ρύπανση,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ νά ἐπιτύχουν τήν πλήρη ἐξάλειψη τῆς ἑκουσίας ρυπάνσεως τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος ἀπό τό πετρέλαιο καί ἄλλες ἐπιβλαβεῖς οὐσίες καί τόν περιορισμό τῆς ἐξ ἀτυχήματος ἐκχύσεως τέτοιων οὐσιῶν,

ΘΕΩΡΩΝΤΑΣ ὅτι αὐτό μπορεῖ νά ἐπιτευχθῆ μέ τήν θέσπιση κανόνων πού δέν περιορίζονται στήν ρύπανση ἀπό πετρέλαιο μόνο καί πού ἔχουν διεθνῆ χαρακτῆρα.

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ τά ἀκόλουθα:

ΑΡΘΡΟΝ 1

Γενικές ὑποχρεώσεις ἀπό τή Σύμβαση

(1) Τά Μέρη τῆς Συμβάσεως ἀναλαμβάνουν τήν ὑποχρέωση νά ἐφαρμόσουν τίς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως καί τῶν Παραρτημάτων πού συνδέονται μέ αὐτή, γιά νά ἀποφευχθῆ ἡ ρύπανση τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος ἀπό τήν ἀπόρριψη ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν ἤ ἀποβλήτων πού περιέχουν τέτοιες οὐσίες κατά παράβαση τῶν διατάξεων τῆς Συμβάσεως.

(2) 'Εάν δέν προβλέπεται ρητῶς μέ ἄλλο τρόπο ἀναφορά στήν παροῦσα Σύμβαση ἀποτελεῖ συγχρόνως ἀναφορά καί στό Πρωτόκολλο καί Παραρτήματα αὐτῆς.

ΑΡΘΡΟΝ 2

'Ορισμοί

Γιά τούς σκοπούς τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐκτός ἐάν ἄλλως ρητῶς ὁρίζεται:

(1) «Κανονισμοί» σημαίνουν τούς Κανονισμούς πού περιέχονται στά Παραρτήματα τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(2) «'Επιβλαβεῖς οὐσίες» σημαίνει κάθε οὐσία ἡ ὁποία ὅταν ρίπτεται στήν θάλασσα προκαλεῖ κινδύνους στήν ἀνθρώπινη ὑγεία, προσβάλλει τίς ζῶσες πηγές διατροφῆς καί τήν θαλάσσια ζωή, βλάπτει τήν ἰσορροπία ἤ παρεμβάλλεται σέ ἄλλες νόμιμες χρήσεις τῆς θάλασσας καί περιλαμβάνει κάθε οὐσία πού μπορεῖ νά ἐλέγχεται ἀπό τήν παροῦσα Σύμβαση.

(3) (α) «'Απόρριψη» σχετιζομένη μέ ἐπιβλαβεῖς οὐσίες ἤ ἀπόβλητα πού περιέχουν τέτοιες οὐσίες σημαίνει διαφυγή πού προεκλήθη ἀπό ὁποιαδήποτε αἰτία ἀπό πλοῖο στήν ἔννοια τῆς ὁποίας περιλαμβάνεται ἡ διασκόρπιση, ἡ διαρροή, ἡ ἀπάντληση, ἡ ἔκχυση ἤ ἡ ἐκκένωση.

(β) Στήν ἔννοια τῆς «'Απορρίψεως» δέν περιλαμβάνεται:

(i) ἡ ἐκκένωση σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῆς Συμβάσεως γιά τήν πρόληψη τῆς θαλασσίας ρυπάνσεως λόγῳ ἀπορρίψεως καταλοίπων καί ἄλλων οὐσιῶν πού ἔγιναν στό Λονδῖνο τόν Νοέμβριο τοῦ 1972· ἤ

(ii) ἡ ἀποβολή βλαβερῶν οὐσιῶν προερχομένων ἀπ' εὐθείας ἀπό ἐξερεύνηση, ἐκμετάλλευση καί ἐπεξεργασία συνδεδεμένη μέ τήν ἐξόρυξη τοῦ ὀρυκτοῦ πλούτου τοῦ βυθοῦ τῆς θαλάσσης· ἤ

(iii) ἀποβολή ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν γενομένη μέ σκοπό νόμιμη ἐπιστημονική ἔρευνα γιά τόν περιορισμό ἤ ἔλεγχο τῆς ρυπάνσεως.

(4) «Πλοῖο» σημαίνει σκάφος παντός τύπου οἱασδήποτε λειτουργίας εἰς τόν θαλάσσιο χῶρο καί περιλαμβάνει ὑδροπτέρυγα ἀερόστρωμνα σκάφη, καταδυόμενα καί ἐπιπλέοντα σκάφη καί σταθερές ἤ πλωτές ἐξέδρες.

(5) «'Αρχή» σημαίνει τήν Κυβέρνηση τοῦ Κράτους ὑπό τήν ἐξουσία τῆς ὁποίας τό πλοῖο ταξιδεύει. "Οσον ἀφορᾶ τό πλοῖο τό ὁποῖο φέρει τήν σημαία ἑνός Κράτους, ἡ 'Αρχή εἶναι ἡ Κυβέρνηση αὐτοῦ τοῦ Κράτους. "Οσον ἀφορᾶ τίς ἀκίνητες ἤ πλωτές ἐξέδρες πού χρησιμοποιοῦνται γιά τήν ἐξερεύνηση ἤ τήν ἐκμετάλλευση τοῦ βυθοῦ ἤ τοῦ ὑπεδάφους πού συνορεύει μέ τήν ἀκτή στήν ὁποία τό παραθαλάσσιο Κράτος ἀσκεῖ κυριαρχικά δικαιώματα μέ σκοπό τήν ἐξερεύνηση τῶν φυσικῶν πηγῶν του, ἡ 'Αρχή εἶναι ἡ Κυβέρνηση τοῦ παρακτίου Κράτους.

(6) «Περιστατικό» σημαίνει ἕνα γεγονός τό ὁποῖο σχετίζεται μέ τήν πραγματική ἤ πιθανή ἀπόρριψη στήν θάλασσα ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν ἤ ἀποβλήτων πού περιέχουν αὐτές τίς οὐσίες.

(7) «'Οργανισμός» σημαίνει ὁ Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβουλευτικός 'Οργανισμός.

ΑΡΘΡΟΝ 3

'Εφαρμογή

(1) 'Η παροῦσα Σύμβαση θά ἐφαρμόζεται σέ:

(α) πλοῖα πού φέρουν τή σημαία ἑνός Μέλους τῆς Συμβάσεως· καί

(β) πλοῖα πού δέν φέρουν ήν σημαία ἑνός Μέλους, ἀλλά ταξιδεύουν ὑπό τήν σημαία ἑνός Μέλους.

(2) Οὐδεμία διάταξις τοῦ παρόντος ἄρθρου θά ἑρμηνεύεται σάν κατάργηση ἤ ἐπέκταση τῶν κυριαρχικῶν δικαιωμάτων τῶν Μελῶν κατά τό Διεθνές Δίκαιο, ὅσον ἀφορᾶ τόν βυθό καί τό ὑπέδαφος πα. συνορεύουν μέ τίς ἀκτές τους γιά σκοπούς ἐξερευνητικούς ἤ ἐκμεταλλευτικούς τῶν φυσικῶν πηγῶν τους.

(3) 'Η παροῦσα Σύμβασις δέν θά ἐφαρμόζεται σέ πολεμικά πλοῖα ἤ βοηθητικά σκάφη ἤ ἄλλα πλοῖα, πού ἀνήκουν ἤ ἐργάζονται γιά ἕνα Κράτος καί χρησιμοποιοῦνται πρός τό παρόν μόνο γιά κυβερνητική ἤ ἐμπορική 'Υπηρεσία. 'Εν τούτοις κάθε Μέλος θά ἐξασφαλίζει μέ τήν λήψη καταλλήλων μέτρων πού δέν παρακωλύουν τίς λειτουργίες ἤ τίς λειτουργικές ἱκανότητες τῶν τῶν πλοίων πού ἀνήκουν σέ αὐτό ἤ λειτουργοῦν γι' αὐτό, ὅτι τό πλοῖο αὐτό λειτουργεῖ κατά τρόπο συνεπῆ ὅσο εἶναι λογικό καί πρακτικό, μέ τίς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως.

ΑΡΘΡΟΝ 4

Παραβάσεις

(1) Παράβαση τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως ἀπαγορεύεται, κυρώσεις δέ θά ἐπιβάλλονται γι' αὐτό σύμφωνα μέ τό δίκαιο τῆς 'Αρχῆς τοῦ πλοίου ὁπουδήποτε γίνει ἡ παράβαση. "Αν ἡ 'Αρχή πληροφορηθῆ τα παράβαση καί διαθέτει ἐπαρκῆ στοιχεῖα νά κινήσει διαδικασία πού ἀφορᾶ τήν ἀναφερομένη παράβαση θ' ἀρχίση διαδικασία τό συντομώτερο δυνατό, σύμφωνα μέ τόν Νόμο της.

(2) Παράβαση τῶν διατάξεων τῆς παρούσης Συμβάσεως μέσα στά ὅρια τῆς δικαιοδοσίας κάθε Μέλους τῆς Συμβάσεως ἀπαγορεύεται καί θά ἐπιβάλλονται κυρώσεις σύμφωνα μέ τόν Νόμο τοῦ Κράτους Μέλους. 'Οποτεδήποτε αὐτή ἡ παράβαση λάβη χώρα αὐτό τό Μέλος εἴτε:

(α) θά κινήσει διαδικασία σύμφωνα μέ τό Νόμο του· ἤ

(β) θά παρέχει στήν 'Αρχή τοῦ πλοίου τίς πληροφορίες καί τίς ἀποδείξεις πού διαθέτει γιά τήν παρέβαση πού ἔχει συμβεῖ.

(3) "Οπου πληροφορία ἤ ἀπόδειξη, ὅσον ἀφορᾶ κάθε παράβαση τῆς παρούσης Συμβάσεως ἀπό ἕνα πλοῖο, παρέχεται στήν 'Αρχή τοῦ πλοίου, ἡ 'Αρχή ἀμέσως θά πληροφορεῖ τό Μέλος πού ἔχει δόσει τήν πληροφορία ἤ τήν ἀπόδειξη καί τόν 'Οργανισμό γιά τήν ἐνέργεια πού ἔγινε.

(4) Οἱ ποινές πού προσδιορίζονται σύμφωνα μέ τό δίκαιο ἑνός Μέλους σύμφωνα μέ τό παρόν ἄρθρον θά εἶναι ἀνάλογα αὐστηρές ὥστε νά ἀποθαρρύνουν παραβάσεις τῆς παρούσης Συμβάσεως καί θά εἶναι ἐξ ἴσου σοβαρές ἀνεξαρτήτως τοῦ τόπου, ὅπου συμβαίνουν οἱ παραβάσεις.

ΑΡΘΡΟΝ 5

Πιστοποιητικά καί Εἰδικοί Κανόνες γιά τήν 'Επιθεώρηση τῶν πλοίων

(1) Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῆς παραγράφου (2) τοῦ παρόντος ἄρθρου Πιστοποιητικό ἐκδιδόμενο μέ ἐξουσιοδότηση Μέλους τῆς Συμβάσεως, σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν, θά γίνεται ἀποδεκτό ἀπό τ' ἄλλα Μέλη καί θά θεωρεῖται γιά ὅλους τούς σκοπούς πού καλύπτονται ἀπό τήν παροῦσα Σύμβαση, ὅτι ἔχει τήν ἴδια ἰσχύ μέ τό Πιστοποιητικό πού ἐκδίδεται ἀπ' αὐτά.

(2) Πλοῖο πού ἀπαιτεῖται νά διαθέτει πιστοποιητικό σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν ὑπόκειται, ὅσο εὑρίσκεται στά λιμάνια ἤ σέ παράκτιους τερματικούς σταθμούς πού εἶναι στή δικαιοδοσία ἑνός Μέλους, σέ ἐπιθεώρηση ἀπό ὄργανα εἰδικά ἐξουσιοδοτημένα ἀπό τό Μέλος. Κάθε τέτοια ἐπιθεώρηση θά περιορίζεται στό νά ἐξακριβώνη ὅτι ὑπάρχει στό πλοῖο ἰσχῦον πιστοποιητικό, ἐκτός ἐάν ὑπάρχουν βασικές ὑπόνοιες ὅτι ἡ κατάσταση τοῦ πλοίου ἤ τοῦ ἐξοπλισμοῦ του δέν ἀνταποκρίνεται οὐσιωδῶς πρός τά χαρακτηριστικά αὐτοῦ τοῦ Πιστοποιητικοῦ. Σ' αὐτήν τήν περίπτωση ἤ ἐάν τό πλοῖο δέν διαθέτει ἰσχῦον Πιστοποιητικό τό Μέλος πού ἐκτελεῖ τήν ἐπιθεώρηση θά λάβει τέτοια μέτρα ὥστε θά βεβαιωθεῖ ὅτι τό πλοῖο δέν θά ἀποπλεύση μέχρις ὅτου τοῦτο μπορεῖ νά ταξιδεύση χωρίς νά ἀπειλεῖται πρόκληση ἀδικαιολόγητης βλάβης στό θαλάσσιο περιβάλλον. Αὐτό τό Μέλος παρά ταῦτα, μπορεῖ νά παραχωρήση ἄδεια ἀπόπλου στό πλοῖο ἐκ λιμένος ἤ ἄλλου παρακτίου τερματικοῦ σταθμοῦ προκειμένου τοῦτο νά κατευθυνθῆ στήν πλησιέστερη κατάλληλη ἐπισκευαστική βάση.

(3) 'Εάν ἕνα Μέλος ἀρνεῖται σέ ἕνα πλοῖο νά εἰσέλθη στά λιμάνια ἤ σέ ἄλλους παράκτιους σταθμούς πού εἶναι ὑπό τήν δικαιοδοσία του ἤ λαμβάνει ἀποφάσεις

ἐναντίον τοῦ πλοίου διότι δέν πληροῖ τίς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, τό Μέλος ἀμέσως θά πληροφορήση τόν Πρόξενο ἤ τόν Διπλωματικό ἀντιπρόσωπο τοῦ Μέλους τοῦ ὁποίου τήν σημαία φέρει τό πλοῖο ἤ ἐάν αὐτό δέν εἶναι δυνατόν τήν 'Αρχή τοῦ ἐνδιαφερομένου πλοίου. Πρίν ν' ἀρνηθῆ τήν εἴσοδο τοῦ πλοίου ἤ προβῆ σέ τέτοιες ἐνέργειες τό Μέλος δύναται νά συμβουλευθεῖ τήν 'Αρχή τοῦ ἐνδιαφερομένου πλοίου. Πληροφορίες θά δίνονται ἐπίσης στήν 'Αρχή, ὅταν ἕνα πλοῖο δέν φέρει ἰσχῦον Πιστοποιητικό σύμφωνα μέ τίς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν.

(4) Ὅσον ἀφορᾶ πλοῖα μή Μελῶν τῆς Συμβάσεως τά μέλη θά ἐφαρμόζουν τίς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, ὅσο κρίνεται ἀναγκαῖο γιά νά ἐξασφαλισθῆ ὅτι δέν γίνεται εὐνοϊκώτερη μεταχείρηση τούτων.

ΑΡΘΡΟΝ 6

Διαπίστωση παραβάσεων καί ἐπιβολή συμμορφώσεως πρός τήν Σύμβασιν

(1) Τά Μέλη τῆς Συμβάσεως θά συνεργάζωνται γιά τήν διαπίστωση τῶν παραβάσεων καί τήν ἐπιβολή συμμορφώσεως πρός τίς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, χρησιμοποιώντας ὅλα τά κατάλληλα καί πρακτικά μέτρα γιά τήν ἀναφορά περιστατικῶν καί τήν συγκέντρωση ἀποδείξεων.

(2) Πλοῖο στό ὁποῖο ἐφαρμόζεται ἡ παροῦσα Σύμβαση σέ κάθε λιμάνι ἤ τερματικό σταθμό μακριά τῆς ξηρᾶς ἑνός Μέλους, μπορεῖ νά ἐπιθεωρηθῆ ἀπό τά ὄργανα τά διορισμένα ἤ ἐξουσιοδοτημένα ἀπ' αὐτό τό Κράτος Μέλος διά νά ἐξακριβωθῆ ἐάν τό πλοῖο ἔχει ἀπορρίψει ἐπιβλαβεῖς οὐσίες, παραβιάζοντας τίς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν. 'Εάν ἀπό τήν ἐπιθεώρηση ὑπάρχουν ἐνδείξεις παραβάσεως τῆς Συμβάσεως, θά γίνη ἀναφορά πρός τήν 'Αρχή γιά τίς κατάλληλες ἐνέργειες.

(3) Κάθε Μέλος θά παρέχη στήν 'Αρχή ἀποδείξεις, ἄν ὑπάρχουν, ὅτι τό πλοῖο ἔχει ἀπορρίψει ἐπιβλαβεῖς οὐσίες ἤ ἀπόβλητα πού περιέχουν τέτοιες οὐσίες, παραβιάζοντας τίς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν. 'Εάν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, ἡ ἁρμόδια 'Αρχή τοῦ ὡς ἄνω ἀναφερομένου μέλους θά ἐνημερώνη τόν Πλοίαρχο τοῦ πλοίου γιά τήν περί παραβάσεως καταγγελία εἰς βάρος του.

(4) Ὅταν γνωστοποιηθῆ στήν 'Αρχή γεγονός ὡς τό ἀνωτέρω μέ ἀποδείξεις, αὐτή θά ἐρευνήση τό γεγονός καί μπορεῖ νά ζητήση ἀπό τ' ἄλλα Μέλη περισσότερες ἤ καλύτερες ἀποδείξεις γιά κατηγορία περί παραβάσεως. 'Εάν ἡ 'Αρχή ἱκανοποιηθῆ ὅτι ὑπάρχουν ἀρκετές ἀποδείξεις σέ τήν διάθεσή της γιά νά κινήση διαδικασία σχετικά μέ τήν κατηγορία περί παραβάσεως, θά κινήση αὐτήν τήν διαδικασία σύμφωνα μέ τούς νόμους της τό συντομώτερο δυνατό. 'Η 'Αρχή ἀμέσως θά πληροφορήση τό Μέλος πού ἔχει ἀναφέρει τήν παράβαση καθώς ἐπίσης καί τόν 'Οργανισμό, γιά τίς ἐνέργειές της.

(5) Μέλος μπορεῖ ἐπίσης νά ἐπιθεωρήση πλοῖο στό ὁποῖο ἡ παροῦσα Σύμβαση ἐφαρμόζεται, ὅταν εἰσέρχεται στά λιμάνια ἤ στούς τερματικούς σταθμούς μακριά ἀπό τήν ξηρά, πού βρίσκονται στή δικαιοδοσία τοῦ Μέλους, ἐάν ληφθῆ αἴτηση γιά ἔρευνα ἀπό ὁποιοδήποτε Μέλος μαζί μέ ἐπαρκῆ μαρτυρία ὅτι τό πλοῖο ἔχει ἀπορρίψει ἐπιβλαβεῖς οὐσίες ἤ ἀπόβλητα πού περιέχουν τέτοιες οὐσίες σέ ὁποιοδήποτε μέρος. 'Η ἀναφορά αὐτῆς τῆς ἔρευνας θά σταλῆ στό Μέλος πού τήν αἰτήσει καί στήν 'Αρχή, εἰς τρόπον ὥστε νά ληφθοῦν τά κατάλληλα μέτρα σύμφωνα μέ τήν παροῦσα Σύμβαση.

ΑΡΘΡΟΝ 7

'Αδικαιολόγητη καθυστέρηση στά πλοῖα

(1) Ὅλες οἱ δυνατές προσπάθειες πρέπει νά γίνουν γιά ν' ἀποφευχθῆ ἡ χωρίς λόγο κατακράτηση ἤ καθυστέρηση πλοίου κατ' ἐφαρμογήν τῶν ἄρθρων 4, 5 καί 6 τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(2) Ὅταν ἕνα πλοῖο κατακρατεῖται ἤ καθυστερεῖται χωρίς λόγο δυνάμει τῶν ἄρθρων 4, 5, καί 6 τῆς παρούσης Συμβάσεως θά δικαιοῦται ἀποζημιώσεως γιά κάθε ἀπώλεια ἤ ζημία πού ὑπέστη.

ΑΡΘΡΟΝ 8

'Αναφορές γιά περιστατικά πού σχετίζονται μέ ἐπιβλαβεῖς οὐσίες

(1) 'Η σύμφωνα μέ τούς ὅρους τοῦ Πρωτοκόλλου Ι τῆς παρούσης Συμβάσεως ὑποβαλλομένη ἀναφορά ἐπί περιστατικοῦ ρυπάνσεως θά γίνεται τό ταχύτερο δυνατόν καί θά ἔχη ὅσο τό δυνατόν μεγαλύτερη πληρότητα.

(2) Κάθε Μέλος τῆς Συμβάσεως θά πρέπει:

(α) Νά λαμβάνει ὅλα τά ἀπαραίτητα μέτρα, ὥστε οἱ ἀναφορές ἐπί περιστατικῶν ρυπάνσεως νά παραλαμβάνωνται καί ἐξετάζωνται ὑπό ἁρμοδίου ὀργάνου ἤ 'Υπηρεσίας· καί

(β) νά γνωστοποιῆ στόν 'Οργανισμό λεπτομερῶς τά στοιχεῖα τῶν ὡς ἄνω μέτρων, πρός κοινοποίηση γιά ἐνημέρωση τῶν ἄλλων Μελῶν τῆς Συμβάσεως καί Κρατῶν - Μελῶν τοῦ 'Οργανισμοῦ.

(3) 'Οποτεδήποτε ἕνα Μέλος λάβει ἀναφορά σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ παρόντος Ἄρθρου, τό Μέλος τοῦτο θά διαβιβάζει τήν ἀναφορά χωρίς καθυστέρηση εἰς:

(α) τήν 'Αρχή τοῦ ἐμπλεκομένου πλοίου· καί

(β) σέ κάθε ἄλλο Κράτος πού μπορεῖ νά ἐπηρεάζεται.

(4) Κάθε Μέλος τῆς Συμβάσεως ἀναλαμβάνει νά ἐκδώση ὁδηγίες πρός τά ἐποπτεύοντα πλοῖα, ἀεροσκάφη καί ἄλλες ἁρμόδιες 'Υπηρεσίες, ν' ἀναφέρουν στίς 'Αρχές πού ἀνήκουν κάθε περιστατικό ἀπό τά μνημονευόμενα στό Πρωτόκολλο Ι τῆς παρούσης Συμβάσεως. Τό Μέλος τοῦτο ἄν τό θεωρῆ σκόπιμο θά ἀνάφερη σχετικῶς στόν 'Οργανισμό καθώς καί σέ ἄλλο ἐνδιαφερόμενο Μέλος.

ΑΡΘΡΟΝ 9

Ἄλλες συνθῆκες καί ἑρμηνεῖες

(1) 'Αμέσως μόλις τεθεῖ σέ ἰσχύ ἡ παροῦσα Σύμβασις καταργεῖται ἡ Διεθνής Σύμβαση γιά τήν 'Αποφυγή Ρυπάνσεως τῆς Θαλάσσης ἀπό πετρέλαιο, 1954, ὅπως τροποποιήθηκε, μεταξύ τῶν Μελῶν αὐτῆς τῆς Συμβάσεως.

(2) Οὐδεμία διάταξις τῆς παρούσης Συμβάσεως δεσμεύει τήν κωδικοποίηση καί ἐπεξεργασία τοῦ Δικαίου Θαλάσσης ἀπό τήν Διάσκεψη τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν γιά τό Δίκαιο τῆς θαλάσσης πού συγκαλεῖται σύμφωνα μέ τήν 'Απόφαση 2750C (XXV) τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν, οὔτε τίς παροῦσες ἤ μέλλουσες ἀπαιτήσεις καί νομικές ἀπόψεις οἱουδήποτε Κράτους ἐπί θεμάτων Δικαίου θαλάσσης ὡς πρός τήν φάση καί ἔκταση τῆς δικαιοδοσίας τοῦ παρακτίου Κράτους καί τοῦ Κράτους τῆς σημαίας τοῦ πλοίου.

(3) 'Ο ὅρος «δικαιοδοσία» σ' αὐτή τήν Σύμβαση θά ἑρμηνεύεται σύμφωνα μέ τό πνεῦμα τοῦ ἰσχύοντος Διεθνοῦς Δικαίου κατά τόν χρόνο τῆς ἐφαρμογῆς ἤ τῆς ἑρμηνείας τῆς παρούσης Συμβάσεως.

ΑΡΘΡΟΝ 10

Διακανονισμός ἀμφισβητήσεων

Κάθε ἀμφισβήτησις μεταξύ δύο ἤ περισσοτέρων ἀπό τά Μέρη τῆς Συμβάσεως ἀναφορικά μέ τήν ἑρμηνεία ἤ τήν ἐφαρμογή της ἐφ' ὅσον δέν εἶναι δυνατός ὁ διακανονισμός μεταξύ τῶν Μερῶν ἤ δέν ἐπέρχεται συμφωνία μέ ἄλλο τρόπο, θά ὑποβάλλεται σέ διαιτησία, ὅπως ὁρίζεται στό Πρωτόκολλο ΙΙ τῆς παρούσης Συμβάσεως, αἰτήσει οἱουδήποτε ἀπό τά ἀμφισβητοῦντα Μέρη.

ΑΡΘΡΟΝ 11

'Ανταλλαγή πληροφοριῶν

(1) Τά Μέρη τῆς Συμβάσεως ἀναλαμβάνουν νά ἀνακοινώνουν στόν 'Οργανισμό:

(α) Τά κείμενα τῶν Νόμων, 'Αποφάσεων, Διαταγμάτων, Κανονισμῶν καί ἄλλων ὀργάνων, πού ἐδημοσιεύσαν ἀφορῶντα εἰς θέματα ὑπαγόμενα στούς τομεῖς ἁρμοδιότητος τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(β) Κατάλογο μή κυβερνητικῶν 'Οργανισμῶν, πού εἶναι ἐξουσιοδοτημένοι νά ἐνεργοῦν γιά λογαριασμό τους σέ θέματα πού ἀφοροῦν τήν σχεδίαση, τήν κατασκευή καί τόν ἐξοπλισμό τῶν πλοίων πού μεταφέρουν ἐπιβλαβεῖς οὐσίες σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

(γ) 'Επαρκῆ ἀριθμόν δειγμάτων Πιστοποιητικῶν πού ἔχουν ἐκδοθῆ σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν.

(δ) Κατάλογο ἐγκαταστάσεων εὐκολιῶν ὑποδοχῆς περιλαμβάνοντα τήν θέσιν, τήν χωρητικότητα καί διατιθέμενα ὑπ' αὐτῶν μέσα καθώς καί ἄλλα χαρακτηριστικά των.

(ε) 'Επίσημες ἐκθέσεις ἤ περιλήψεις αὐτῶν, ἐμφαίνουσες τ' ἀποτελέσματα τῆς ἐφαρμογῆς τῆς παρούσης Συμβάσεως, καί

(ζ) 'Ετήσια στατιστική ἔκθεση σέ τυποποιημένη ἀπό τόν 'Οργανισμό μορφή μέ τίς κυρώσεις πού τελικά ἐπεβλήθησαν γιά παραβάσεις τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(2) 'Ο 'Οργανισμός θά γνωστοποιῆ στά Μέλη τήν λήψη οἱασδήποτε ἀνακοινώσεως κατά τό παρόν Ἄρθρον καί θά κυκλοφορῆ σ' ὅλα τά Μέλη κάθε πληροφορία πού δίδεται σύμφωνα μέ τίς ὑποπαραγράφους (1) (β) ἕως (ζ) τοῦ παρόντος ἄρθρου.

ΑΡΘΡΟΝ 12

'Ατυχήματα εἰς πλοῖα

(1) Κάθε μία ἀπό τίς 'Αρχές ἀναλαμβάνει νά διενεργῆ ἔρευνα ἐπί ἀτυχήματος πού συμβαίνει σέ κάποιο ἀπό τά πλοῖα της πού ὑπάγονται στίς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν, ἐφ' ὅσον τό ἀτύχημα τοῦτο ἔχει προκαλέσει ζημία μεγάλης ἐκτάσεως στό θαλάσσιο περιβάλλον.

(2) Κάθε Μέλος τῆς Συμβάσεως ἀναλαμβάνει τήν ὑποχρέωση νά δίνη στόν 'Οργανισμό πληροφορίες πού ἀφοροῦν τ' ἀποτελέσματα τέτοιων ἐρευνῶν, ἐάν κρίνη ὅτι οἱ πληροφορίες αὐτές μποροῦν νά βοηθήσουν στό νά προσδιορισθῆ ποιές ἀλλαγές τῆς παρούσης Συμβάσεως θά μποροῦσαν νά εἶναι ἐπιθυμητές.

ΑΡΘΡΟΝ 13

'Υπογραφή, Κύρωση, 'Αποδοχή, Έγκριση καί Προσχώρηση

(1) 'Η παροῦσα Σύμβαση θά παραμείνη ἀνοικτή γιά 'Υπογραφή στά Γραφεῖα τοῦ 'Οργανισμοῦ ἀπό τίς 15 'Ιανουαρίου 1974 μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1974 καί ἀκολούθως θά παραμένη ἀνοικτή γιά Προσχώρηση. Τά κράτη μπορεῖ νά γίνουν Μέρη στήν Παροῦσα Σύμβαση μέ:

(α) τήν ὑπογραφή ἄνευ ἐπιφυλάξεως ὡς πρός τήν Κύρωση, 'Αποδοχή ἤ Έγκριση, ἤ

(β) τήν ὑπογραφή μέ τήν ἐπιφύλαξη τῆς Κυρώσεως, 'Αποδοχῆς ἤ 'Εγκρίσεως, ἀκολουθούμενη ἀπό Κύρωση 'Αποδοχή ἤ Έγκριση, ἤ

(γ) τήν Προσχώρηση.

(2) 'Η Κύρωση, 'Αποδοχή, Έγκριση καί Προσχώρηση θά ἔχει ἰσχύν μέ τήν κατάθεση τοῦ σχετικοῦ ὀργάνου 'Επικυρώσεως στόν Γενικό Γραμματέα τοῦ 'Οργανισμοῦ.

(3) 'Ο Γενικός Γραμματεύς τοῦ 'Οργανισμοῦ θά πληροφορῆ ὅλα τά Κράτη πού ἔχουν ὑπογράψει τήν παροῦσα Σύμβαση ἤ προσεχώρησαν σ' αὐτήν περί τῆς ὑπογραφῆς ἤ καταθέσεως νέου ὀργάνου 'Επικυρώσεως, 'Αποδοχῆς, 'Εγκρίσεως ἤ Προσχωρήσεως μαζί μέ τήν ἡμερομηνία τῆς καταθέσεως.

ΑΡΘΡΟΝ 14

Προαιρετικά Παραρτήματα

(1) Ένα Κράτος κατά τόν χρόνο τῆς ὑπογραφῆς, Κυρώσεως, 'Αποδοχῆς, 'Εγκρίσεως ἤ Προσχωρήσεως δύναται νά δηλώση ὅτι δέν ἀποδέχεται κάποιο ἤ ὅλα ἐκ τῶν Παραρτημάτων III, IV καί V καλούμενα στό ἑξῆς «Προαιρετικά Παραρτήματα τῆς παρούσης Συμβάσεως». 'Υπό τήν ὡς ἄνω αἵρεση, τά Μέλη τῆς Συμβάσεως θά δεσμεύονται ἀπό τίς διατάξεις κάθε Παραρτήματος στό σύνολό του

(2) Κράτος πού ἔχει δηλώσει ὅτι δέν δεσμεύεται ἀπό κάποιο Προαιρετικό Παράρτημα, μπορεῖ νά ἀποδεχθῆ ἀνά πᾶσα στιγμή τό Παράρτημα, καταθέτοντας στόν 'Οργανισμό Όργανο τοῦ εἴδους πού περιγράφεται στό Άρθρο 13 (2).

(3) Κράτος πού κάνει δήλωση σύμφωνα μέ τήν παράγραφο (1) τοῦ παρόντος Άρθρου σχετιζομένη μέ τά Προαιρετικά Παραρτήματα καί δέν ἔχει ἀποδεχθεῖ ἐν συνεχεία τό Παράρτημα τοῦτο σύμφωνα μέ τήν παράγραφο (2) τοῦ παρόντος Άρθρου δέν ἔχει ὑποχρεώσεις ἀλλά οὔτε καί δικαιοῦται νά διεκδικῆ προνόμια πού ἀπορρέουν ἀπό τήν παροῦσα Σύμβαση, ὅσον ἀφορᾶ τά θέματα πού σχετίζονται μέ αὐτό τό Παράρτημα καί ὅπου γίνεται μνεία Μελῶν τῆς παρούσης Συμβάσεως, δέν θά περιλαμβάνεται ἐκεῖ αὐτό τό Κράτος στά θέματα πού ἀφοροῦν αὐτό τό Παράρτημα.

(4) 'Ο 'Οργανισμός θά πληροφορῆ τά Κράτη πού ἔχουν ὑπογράψει ἤ προσχωρήσει στήν παροῦσα Σύμβαση γιά ὁποιοδήποτε δήλωση πού γίνεται σύμφωνα μέ τό παρόν Άρθρον καί τήν λῆψη οἱουδήποτε 'Οργάνου πού κατατίθεται σύμφωνα μέ τούς ὅρους τῆς παραγράφου (2) τοῦ παρόντος Άρθρου.

ΑΡΘΡΟΝ 15

Θέσις ἐν ἰσχύϊ

(1) 'Η παροῦσα Σύμβασις θά τεθῆ ἐν ἰσχύϊ 12 μῆνες μετά τήν ἡμερομηνία κατά τήν ὁποία ὄχι λιγώτερα ἀπό 15 Κράτη, συνολικῶς καλύπτοντα διά τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας των ἀπό τό 50% καί ἄνω τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου εἰς ὁλικήν χωρητικότητα θά ἀποτελέσουν Μέρη αὐτῆς σύμφωνα μέ τό Άρθρο 13.

(2) Προαιρετικό Παράρτημα θά τίθεται ἐν ἰσχύϊ 12 μῆνες μετά ἀπό τήν ἡμερομηνία κατά τήν ὁποία οἱ προϋποθέσεις πού τίθενται στήν παράγραφο (1) τοῦ παρόντος Άρθρου ἔχουν ἐκπληρωθῆ ἐν σχέσει μέ αὐτό τό Παράρτημα.

(3) 'Ο 'Οργανισμός θά πληροφορῆ τά Κράτη πού ἔχουν ὑπογράψει τήν παροῦσα Σύμβαση ἤ ἔχουν προσχωρήσει σ' αὐτήν, περί τῆς ἡμερομηνίας θέσεώς της ἐν ἰσχύϊ καί περί τῆς ἡμερομηνίας κατά τήν ὁποία κάποιο προαιρετικό Παράρτημα τίθεται ἐν ἰσχύϊ σύμφωνα πρός τήν παράγραφο (2) τοῦ παρόντος Άρθρου.

(4) Γιά τά Κράτη πού ἔχουν καταθέσει Όργανο 'Επικυρώσεως, ἀποδοχῆς, ἐγκρίσεως ἤ προσχωρήσεως σχετικόν μέ τήν προῦσα Σύμβαση ἤ ὁποιοδήποτε προαιρετικό παράρτημα, ἀφοῦ ἔχουν πληρωθεῖ οἱ ἀπαιτήσεις γιά τήν θέση ἐν ἰσχύϊ, ἀλλά πρίν ἀπό τήν ἡμερομηνία θέσεως ἐν ἰσχύϊ, ἡ κύρωση, ἀποδοχή, ἔγκριση ἤ προσχώρηση θά ἔχη ἐφαρμογή τήν ἡμερομηνία πού θά τεθῆ ἐν ἰσχύϊ ἡ Σύμβασις ἤ τό Παράρτημα αὐτό ἤ τρεῖς μῆνες μετά τήν ἡμερομηνία τῆς καταθέσεως τοῦ 'Οργάνου, ὁποιαδήποτε εἶναι ἡ μεταγενέστερη ἡμερομηνία.

(5) Γιά Κράτη πού ἔχουν καταθέσει Όργανο ἐπικυρώσεως, ἀποδοχῆς, ἐγκρίσεως ἤ προσχωρήσεως μετά τήν ἡμερομηνία πού ἡ Σύμβασις ἤ ἕνα προαιρετικό Παράρτημα ἐτέθη ἐν ἰσχύϊ, ἡ Σύμβασις ἤ τό Προαιρετικό Παράρτημα θά ἐφαρμοσθοῦν τρεῖς μῆνες μετά τήν κατάθεση τοῦ ὀργάνου.

(6) Μετά τήν ἡμερομηνία ἐκπληρώσεως ὅλων τῶν προϋποθέσεων πού ἀπαιτοῦνται σύμφωνα μέ τό ἄρθρον 16 γιά νά γίνη μία τροποποίηση τῆς παρούσης Συμβάσεως ἤ ἑνός προαιρετικοῦ Παραρτήματος, κάθε ὄργανο ἐπικυρώσεως, ἀποδοχῆς, ἐγκρίσεως ἤ προσχωρήσεως πού κατατίθεται θά ἔχει ἐφαρμογή γιά τήν Σύμβαση ἤ τό Παράρτημα, ὅπως τροποποιήθηκαν.

ΑΡΘΡΟΝ 16

Τροποποιήσεις

(1) 'Η παροῦσα Σύμβασις μπορεῖ νά τροποποιηθῆ τηρουμένης τῆς διαδικασίας πού καθορίζεται στίς ἀκόλουθες παραγράφους.

(2) Τροποποίηση κατόπιν προηγουμένης ἐξετάσεως ἀπό τόν 'Οργανισμό:

(α) Οἱαδήποτε τροποποίηση προτεινουμένη ἀπό Μέλος τῆς Συμβάσεως θά ὑποβάλλεται στόν Γενικό Γραμματέα τοῦ 'Οργανισμοῦ ὁ ὁποῖος θά τήν κοινοποιῆ σέ ὅλα τά Μέλη τοῦ 'Οργανισμοῦ καί ὅλα τά Μέλη τῆς Συμβάσεως τοὐλάχιστον ἕξη (6) μῆνες πρό τῆς εἰσαγωγῆς της πρός ἐξέταση.

(β) Οἱαδήποτε τροποποίηση προταθεῖσα καί κοινοποιηθεῖσα κατά τά ἀνωτέρω θά τίθεται ἀπό τόν 'Οργανισμό ὑπ' ὄψιν τοῦ ἁρμοδίου 'Οργάνου πρός ἐξέταση.

(γ) Τά Μέλη τῆς Συμβάσεως ἀνεξαρτήτως ἐάν εἶναι Μέλη ἤ ὄχι τοῦ 'Οργανισμοῦ θά δικαιοῦνται νά λαμβάνουν μέρος στίς ἐργασίες τοῦ ἁρμοδίου 'Οργάνου.

(δ) Τροποποιήσεις θά γίνωνται παραδεκτές ἀπό τά 2/3 τῆς πλειοψηφίας μόνον τῶν Μελῶν τῆς Συμβάσεως πού εἶναι παρόντα καί ψηφίζουν.

(ε) 'Εάν ἔχουν υἱοθετηθῆ σύμφωνα μέ τήν παραπάνω ὑποπαράγραφο (δ), οἱ τροποποιήσεις θά κυκλοφοροῦν ἀπό τόν Γενικό Γραμματέα τοῦ 'Οργανισμοῦ σ' ὅλα τά Μέρη τῆς Συμβάσεως γιά τήν ἀποδοχή τους.

(στ) τροποποίηση θά θεωρῆται ὅτι ἔχει γίνει ἀποδεκτή στίς ἀκόλουθες περιπτώσεις:

(ι) Τροποποίηση Άρθρου τῆς Συμβάσεως θά θεωρῆται ὅτι ἔχει γίνει ἀποδεκτή τήν ἡμερομηνία πού ἔγινε ἀποδεκτή ἀπό τά 2/3 τῶν Μελῶν τῶν ὁποίων ὁ συνολικός ἐμπορικός στόλος καλύπτει ὄχι λιγώτερο ἀπό τό 50% τῆς ὁλικῆς χωρητικότητος τῆς παγκόσμιας ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

(ιι) Τροποποίηση Παραρτήματος τῆς Συμβάσεως θά θεωρῆται ὅτι ἔχει γίνει ἀποδεκτή σύμφωνα μέ τήν διαδικασία πού καθορίζεται στήν ὑποπαράγραφο (στ) (ιιι) ἐκτός ἐάν τό ἁρμόδιο Όργανο κατά τόν χρόνο τῆς ἀποδοχῆς ὁρίζει ὅτι ἡ τροποποίηση θά θεωρῆται ὅτι ἔχει γίνει ἀποδεκτή τήν ἡμερομηνία πού θά γίνει ἀποδεκτή ἀπό τά 2/3 τῶν Μελῶν, τῶν ὁποίων ὁ συνολικῶς ἐμπορικός στόλος καλύπτει ὄχι λιγώτερο ἀπό τό 50% τῆς ὁλικῆς χωρητικότητος τῆς παγκόσμιας ἐμπορικῆς ναυτιλίας. 'Εν τούτοις ὁποτεδήποτε πρίν νά τεθῆ ἐν ἰσχύϊ ἡ τροποποίηση ἑνός Παραρτήματος τῆς Συμβάσεως, ἕνα Μέλος μπορεῖ ν' ἀνακοινώση στόν Γενικό Γραμματέα ὅτι εἶναι ἀναγκαία ἡ ἄμεσος ἔγκρισή της γι' αὐτό τό Μέλος πρίν τεθεῖ σέ ἰσχύ ἡ τροποποίηση. 'Ο Γενικός Γραμματεύς θά κοινοποιῆ τήν ὡς ἄνω ἀνακοίνωση μαζί μέ τήν ἡμερομηνία λήψεώς τους στά Μέλη τῆς Συμβάσεως πρός πληροφορίαν τους.

(ιιι) Τροποποίηση Προσαρτήματος σέ Παράρτημα τῆς Συμβάσεως θά θεωρῆται ὅτι ἔχει γίνει ἀποδεκτή στό τέλος τῆς χρονικῆς περιόδου πού ἔχει καθορισθεῖ ἀπό τό ἁρμόδιο Όργανο κατά τόν χρόνο τῆς υἱοθετήσεως, ἡ ὁποία περίοδος δέν θά πρέπει νά εἶναι λιγώτερη ἀπό 10 μῆνες ἐκτός ἐάν ἐντός αὐτῆς τῆς περιόδου γνωστοποιηθοῦν ἀντιρρήσεις στόν 'Οργανισμό ἀπό ὄχι λιγώτερα ἀπό τό 1/3 τῶν Μελῶν ἤ ἀπό τά Μέλη τῶν ὁποίων ὁ συνολικός ἐμπορικός στόλος καλύπτει ὄχι λιγώτερο ἀπό τό 50% τῆς ὁλικῆς χωρητικότητος τῆς παγκόσμιας ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ὁποιαδήποτε ἀπό τίς προϋποθέσεις πληροῦται:

(ιυ) Τροποποίηση στό Πρωτόκολλο Ι τῆς Συμβάσεως θά ὑπόκειται στίς ἴδιες διαδικασίες ὅπως οἱ τροποποιήσεις τῶν Παραρτημάτων τῆς Συμβάσεως, ὅπως προβλέπεται στίς ἀνωτέρω ὑποπαραγράφους (στ') (ιι) ἤ (στ') (ιιι).

(υ) Τροποποίηση τοῦ Πρωτοκόλλου ΙΙ τῆς Συμβάσεως θά ὑπόκειται στίς ἴδιες διαδικασίες, ὅπως οἱ τροποποιήσεις ἑνός Άρθρου τῆς Συμβάσεως, ὅπως προβλέπεται ἀπό τίς ὑποπαραγράφους (στ') (ι).

(ζ) 'Η τροποποίηση θά τίθεται ἐν ἰσχύ ὑπό τίς ἀκόλουθες προϋποθέσεις:

(ι) ὅταν πρόκειται γιά τροποποίηση Άρθρου τῆς Συμβάσεως ἤ τοῦ Πρωτοκόλλου ΙΙ ἤ τοῦ Πρωτοκόλλου Ι ἤ Παραρτήματος τῆς Συμβάσεως μή τηρηθείσης τῆς διαδικασίας πού περιγράφεται στήν ὑποπαράγραφο (στ') (ιιι) ἡ τροποποίηση πού ἔγινε ἀποδεκτή σύμφωνα πρός τίς προηγούμενες διατάξεις θά τεθῆ σέ ἰσχύ, ἕξη μῆνες μετά τήν ἡμερομηνία τῆς ἀποδοχῆς της γιά τά Μέλη πού ἔχουν δηλώσει ὅτι τήν ἀποδέχονται.

(ιι) Όταν πρόκειται γιά τροποποίηση στό Πρωτόκολλο Ι, Προσαρτήματος ἑνός Παραρτήματος ἤ Παραρτήματος τῆς Συμβάσεως τηρηθείσης τῆς διαδικασίας πού περιγράφεται στήν ὑποπαράγραφο (στ') (ιιι), ἡ τροποποίηση πού θεωρεῖται ὅτι ἔχει γίνει ἀποδεκτή σύμφωνα μέ τίς προηγούμενες προϋποθέσεις θά τεθῆ ἐν ἰσχύϊ ἕξη μῆνες μετά τήν ἀποδοχή της γιά ὅλα τά Μέλη μέ τήν ἐξαίρεση αὐτῶν πού πρό τῆς ἡμερομηνίας αὐτῆς ἔχουν κάνει δήλωση, ὅτι δέν τήν ἀποδέχονται ἤ δήλωση σύμφωνα μέ τήν ὑποπαράγραφο (στ') (ιι), ὅτι εἶναι ἀναγκαία ἡ ἐπείγουσα ἀποδοχή τους.

(3) Τροποποίηση ὑπό Διασκέψεως.

(α) ὅταν ζητηθῆ ἀπό Μέλος μέ τήν συναίνεση τοὐλάχιστον τοῦ ἑνός τρίτου τῶν Μελῶν, ὁ 'Οργανισμός θά συγκαλέση Διάσκεψη τῶν Μελῶν τῆς Συμβάσεως γιά νά ἐξετάσουν τίς τροποποιήσεις τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(β) Κάθε τροποποίηση πού υἱοθετεῖται σέ μία τέτοια Διάσκεψη ἀπό τά 2/3 τῆς πλειοψηφίας τῶν Μελῶν πού εἶναι παρόντα καί ψήφισαν θ' ἀνακοινώνεται ἀπό τό Γενικό Γραμματέα τοῦ 'Οργανισμοῦ σέ ὅλα τά Συμβαλλόμενα Μέρη γιά τήν ἀποδοχήν των.

(γ) 'Εκτός ἐάν ἡ Διάσκεψη ἀποφασίσει διαφορετικά, ἡ τροποποίηση θά θεωρηθῆ ὅτι ἔχει γίνει ἀποδεκτή καί ἔχει τεθεῖ ἐν ἰσχύϊ σύμφωνα μέ τήν διαδικασία πού περιγράφεται γι' αὐτό τόν σκοπό στήν ἀνωτέρω παράγραφο (2) (στ') καί (ζ).

(4) (α) "Οταν πρόκειται γιά τροποποίηση Προαιρετικοῦ Παραρτήματος, μνεία τοῦ παρόντος "Αρθρου σέ «Μέλος τῆς Συμβάσεως» θά θεωρῆται ὅτι σημαίνει Μέλος δεσμευόμενο ἀπό αὐτό τό Παράρτημα.

(β) Κάθε Μέλος πού ἀρνήθηκε τήν ἀποδοχή τροποποιήσεως ἑνός Παραρτήματος θά θεωρῆται σάν μή Μέλος μόνον εἰς ὅτι ἀφορᾶ τήν ἐφαρμογή τῆς τροποποιήσεως αὐτῆς.

(5) 'Η υἱοθέτηση καί ἡ θέση σέ ἰσχύ ἑνός νέου Παραρτήματος θά ὑπόκειται στήν ἴδια διαδικασία γιά τήν υἱοθέτηση καί θέση σέ ἰσχύ τροποποιήσεως "Αρθρου τῆς Συμβάσεως.

(6) 'Εκτός ἐάν ρητῶς προβλέπεται διαφορετικά, ὁποιαδήποτε τροποποίηση τῆς παρούσης Συμβάσεως πού ἔγινε σύμφωνα μέ αὐτό τό "Αρθρο, ἡ ὁποία ἀναφέρεται στό κατασκευαστικό μέρος ἑνός πλοίου θά ἐφαρμόζεται μόνο στά πλοῖα των ὁποίων τό συμβόλαιο κατασκευῆς ὑπεγράφη ἤ ὅταν δέν ὑπάρχει συμβόλαιο κατασκευῆς, στά πλοῖα τῶν ὁποίων ἡ τρόπις τοποθετήθηκε κατά ἤ μετά τήν ἡμερομηνία κατά τήν ὁποία ἡ τροποποίηση τίθεται ἐν ἰσχύϊ.

(7) Κάθε τροποποίηση Πρωτοκόλλου ἤ Παραρτήματος θ' ἀναφέρεται στήν οὐσία αὐτοῦ τοῦ Πρωτοκόλλου ἤ τοῦ Παραρτήματος καί θά εἶναι συνεπής μέ τά "Αρθρα τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(8) 'Ο Γενικός Γραμματεύς τοῦ 'Οργανισμοῦ θά πληροφορῆ ὅλα τά Μέλη γιά ὁποιαδήποτε τροποποίηση πού τίθεται ἐν ἰσχύϊ σύμφωνα μέ τό παρόν "Αρθρο μαζί μέ τήν ἡμερομηνία κατά τήν ὁποία κάθε τέτοια τροποποίηση τίθεται σέ ἰσχύ.

(9) Κάθε δήλωση ἀποδοχῆς ἤ ἀντίρρηση σέ μιά τροποποίηση σύμφωνα μέ τό παρόν "Αρθρον θά κοινοποιοῦνται γραπτῶς στόν Γεν. Γραμματέα τοῦ 'Οργανισμοῦ. Αὐτός θά τήν κοινοποιῆ στά Μέλη τῆς Συμβάσεως μαζί μέ τήν ἡμερομηνία παραλαβῆς της.

ΑΡΘΡΟΝ 17

Παρότρυνση γιά τεχνική συνεργασία

Τά Μέλη τῆς Συμβάσεως θά παρέχουν, μέ τήν συμβουλή τοῦ 'Οργανισμοῦ καί ἄλλων διεθνῶν 'Οργάνων, μέ τήν βοήθεια καί συνεργασία τοῦ ἐκτελεστικοῦ Διευθυντοῦ τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν γιά τό πρόγραμμα τοῦ Περιβάλλοντος, ὑποστήριξη γιά τά Μέλη ἐκεῖνα πού ζητᾶνε τεχνική βοήθεια ἐπί θεμάτων:

(α) ἐκπαιδεύσεως τοῦ ἐπιστημονικοῦ καί τεχνικοῦ προσωπικοῦ·

(β) ἐφοδιασμός μέ τόν ἀναγκαῖο ἐξοπλισμό καί ἐγκαταστάσεις γιά ὑποδοχή καί παρακολούθηση·

(γ) διευκολύνσεως τῶν ἄλλων μέτρων καί διατάξεων πρός πρόληψη ἤ ἐλάττωση τῆς μολύνσεως τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος ἀπό τά πλοῖα· καί

(δ) ἐνθαρρύνσεως γιά ἔρευνες,

κατά προτίμηση μεταξύ τῶν ἐνδιαφερομένων χωρῶν, ἐπεκτείνοντας ἔτσι τούς στόχους καί σκοπούς τῆς παρούσης Συμβάσεως.

ΑΡΘΡΟΝ 18

Καταγγελία

(1) 'Η παροῦσα Σύμβαση ἤ ὁποιοδήποτε προαιρετικό Παράρτημα μπορεῖ νά καταγγελθῆ ἀπό ὁποιοδήποτε Μέλος τῆς Συμβάσεως ὁποτεδήποτε μετά τήν συμπλήρωση πέντε ἐτῶν ἀπό τήν ἡμερομηνία πού ἡ Σύμβαση ἤ αὐτό τό Παράρτημα ἐτέθησαν ἐν ἰσχύϊ γι' αὐτό τό Μέλος.

(2) Καταγγελία θά πραγματοποιηθῆ μέ τήν ἀνακοίνωση ἐγγράφως στόν Γενικό Γραμματέα τοῦ 'Οργανισμοῦ ὁ ὁποῖος θά πληροφορῆ ὅλα τ' ἄλλα Μέλη γιά κάθε τέτοια ἀνακοίνωση πού ἔλαβε μαζί μέ τήν ἡμερομηνία παραλαβῆς της καθώς καί τήν ἡμερομηνία πού ἡ καταγγελία αὐτή θά τεθῆ σέ ἐφαρμογή.

(3) Καταγγελία θά ἐφαρμόζεται δώδεκα μῆνες μετά τήν λήψη τῆς ἀνακοινώσεως της ἀπό τόν Γενικό Γραμματέα τοῦ 'Οργανισμοῦ ἤ μετά τήν παρέλευση ἄλλης μεγαλύτερης χρονικῆς περιόδου πού πιθανόν νά δηλώνεται στήν ἀνακοίνωση.

ΑΡΘΡΟΝ 19

Κατάθεση καί 'Απογραφή

(1) 'Η παροῦσα Σύμβαση θά κατατεθῆ στόν Γενικό Γραμματέα τοῦ 'Οργανισμοῦ πού θά μεταβιβάση ἐπικυρωμένα ἀκριβῆ ἀντίγραφά της σ' ὅλα τά Κράτη πού τήν ἔχουν ὑπογράψει ἤ ἔχουν προσχωρήσει σ' αὐτήν.

(2) "Οταν ἡ παροῦσα Σύμβαση τεθῆ ἐν ἰσχύϊ τό κείμενο θά μεταβιβασθῆ ἀπό τόν Γενικό Γραμματέα τοῦ 'Οργανισμοῦ στόν Γενικό Γραμματέα τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν γιά ἀπογραφή καί δημοσίευση σύμφωνα μέ τό ἄρθρο 102 τοῦ Καταστατικοῦ Χάρτου τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν.

ΑΡΘΡΟΝ 20

Γλῶσσες

'Η παροῦσα Σύμβαση συνετάγη σέ ἕνα ἀντίγραφο στήν 'Αγγλική, Γαλλική, Ρωσική καί 'Ισπανική, κάθε δέ κείμενο ἀπό αὐτά εἶναι ἐξ ἴσου αὐθεντικό. 'Επίσημες μεταφράσεις στήν 'Αραβική, Γερμανική, 'Ιταλική καί 'Ιαπωνική θά ἑτοιμασθοῦν καί κατατεθοῦν μέ τό ὑπογεγραμμένο ἐπίσημο κείμενο.

ΠΡΟΣ ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ οἱ ὑπογράφοντες ἁρμοδίως ἐξουσιοδοτημένοι ἀπό τίς οἰκεῖες Κυβερνήσεις πρός τόν σκοπόν αὐτόν, ἔθεσαν τήν ὑπογραφή τους στήν παροῦσα Σύμβαση.

ΕΓΕΝΕΤΟ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ τήν δευτέρα ἡμέρα τοῦ Νοεμβρίου τοῦ χιλιοστοῦ ἐννεακοσιοστοῦ ἑβδομηκοστοῦ τρίτου ἔτους.

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ Ι

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΕΡΙ ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΩΝ ΜΕ ΕΠΙΒΛΑΒΕΙΣ ΟΥΣΙΕΣ
(σύμφωνα μέ τό "Αρθρο 8 τῆς Συμβάσεως)

"Αρθρο Ι

'Υποχρεώσεις διά τήν ὑποβολήν ἀναφορᾶς.

(1) 'Ο Πλοίαρχος πλοίου πού ἐνέχεται σέ ἀτύχημα ἀναφερόμενο στό "Αρθρο ΙΙΙ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου ἤ ἄλλο πρόσωπο πού ἔχει τήν διακυβέρνηση τοῦ πλοίου θά καταγγέλλει τίς λεπτομέρειες τοῦ ἀτυχήματος τούτου χωρίς καθυστέρηση καί ὅσο τό δυνατόν ἐκτενέστερα σύμφωνα μέ τούς ὅρους τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου.

(2) Σέ περίπτωση κατά τήν ὁποία τό πλοῖο πού ἀναφέρθη στήν παράγραφο 1 τοῦ παρόντος "Αρθρου ἐγκαταλειφθεῖ ἤ σέ περίπτωση πού ἡ ἔκθεση, ἀπ' αὐτό τό πλοῖο δέν εἶναι πλήρης ἤ δέν εἶναι δυνατόν νά ληφθῆ, ὁ πλοιοκτήτης, ναυλωτής, διευθυντής ἤ διαχειριστής τοῦ πλοίου ἤ οἱ πράκτορές του θ' ἀναλάβουν σέ ὅσο τό δυνατόν μεγαλύτερη ἔκταση τήν ὑποχρέωση πού ἔχει ὁ Πλοίαρχος σύμφωνα με τίς διατάξεις τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου.

"Αρθρο ΙΙ

Τρόποι ὑποβολῆς τῶν ἐκθέσεων

(1) Κάθε ἔκθεση θά διαβιβάζεται ἀπό τόν 'Ασύρματο ὁποτεδήποτε τοῦτο εἶναι δυνατό, ἀλλά σέ κάθε περίπτωση μέ τά ταχύτερα μέσα πού εἶναι διαθέσιμα στόν χρόνο πού αὐτή ὑποβάλλεται. Στίς ἐκθέσεις πού διαβιβάζονται μέ τόν ἀσύρματο θά δίδεται ἡ μεγίστη δυνατή προτεραιότητα.

(2) Οἱ ἐκθέσεις θά ἀπευθύνονται στόν ἁρμόδιο δημόσιο λειτουργό ἤ 'Υπηρεσία ὡς τοῦτο καθορίζεται στήν παράγραφο (2) (α) τοῦ "Αρθρου 8 τῆς Συμβάσεως.

"Αρθρον ΙΙΙ

Πότε θά ὑποβάλλεται ἔκθεση

'Η ἔκθεση θά ὑποβάλλεται ὅταν τό περιστατικό σχετίζεται μέ:

(α) ἀπόρριψη διάφορον ἐκείνης πού ἐπιτρέπει ἡ παροῦσα Σύμβαση, ἤ

(β) ἀπόρριψη ἐπιτρεπομένη ἀπό τήν παροῦσα Σύμβαση, ἐκ λόγων:

(ι) ἀσφαλείας πλοίου ἤ διασώσεως ἀνθρώπινης ζωῆς στήν θάλασσα, ἤ

(ιι) ζημίας τοῦ πλοίου ἤ τοῦ ἐξοπλισμοῦ του.

(γ) ἀπόρριψη ἐπιβλαβοῦς οὐσίας πού γίνεται γιά τήν καταπολέμηση συγκεκριμένου περιστατικοῦ ρυπάνσεως ἤ πού γίνεται μέσα σέ πλαίσιο νομίμου ἐπιστημονικῆς ἐρεύνης πρός περιορισμόν ἤ ἔλεγχον τῆς ρυπάνσεως; ἤ

(δ) πιθανότητα ἀπορρίψεως ὑπαγομένης εἰς μία ἐκ τῶν περιπτώσεων τῶν παραγράφων (α), (β) ἤ (γ) τοῦ παρόντος "Αρθρου.

"Αρθρο IV

Περιεχόμενο τῆς 'Εκθέσεως

(1) Κάθε ἔκθεση θά περιέχει γενικά:

(α) Τήν ταυτότητα τοῦ πλοίου·

(β) τό χρόνο καί ἡμερομηνία πού συνέβη τό περιστατικό·

(γ) τήν γεωγραφική θέση τοῦ πλοίου, ὅταν συνέβη τό περιστατικό·

(δ) τόν ἄνεμο καί τήν κατάσταση τῆς θαλάσσης· καί

(ε) σχετικές λεπτομέρειες πού ἀφοροῦν τήν κατάσταση τοῦ πλοίου.

(2) Κάθε ἔκθεση θά περιέχει ειδικά:

(α) σαφῆ ἔνδειξη ἤ περιγραφή τῶν ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν πού ἐμπλέκονται, περιλαμβανομένων, ἐάν εἶναι δυνατόν τῶν ἀκριβῶν τεχνικῶν ὅρων αὐτῶν τῶν οὐσιῶν (ἐμπορικοί ὅροι δέν θά πρέπει νά χρησιμοποιοῦνται ἀντί τῶν ἀκριβῶν τεχνικῶν ὅρων)·

(β) ἀκριβή ἤ κατ' ἐκτίμηση δήλωση τῶν ποσοτήτων, συγκεντρώσεως καί πιθανῶς καταστάσεως τῶν ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν πού ἀπορρίφθηκαν ἤ πού πιθανῶς θά ἀπορριφθοῦν στήν θάλασσα,

(γ) ὅπου τοῦτο εἶναι σχετικό περιγραφή τῆς συσκευασίας ἤ τῶν χαρακτηριστικῶν σημείων, καί

(δ) ἐάν εἶναι δυνατόν τό ὄνομα τοῦ ἀποστολέα, παραλήπτη ἤ κατασκευαστῆ.

(3) Σέ κάθε ἔκθεση θά ὑπάρχη σαφής ἔνδειξις περί τοῦ ἐάν ἡ ἐπιβαλβής οὐσία πού ἀπορρίφθηκε ἤ θά ἀπορριφθῆ εἶναι πετρέλαιο, ἐπικίνδυνη οὐσία σέ ὑγρή, στερεή ἤ ἀέριο κατάσταση καί ἐάν αὐτή ἡ οὐσία μεταφερόταν ἤ μεταφέρεται χύδην ἤ σέ συσκευασία σέ ἐμποροκιβώτια, σέ φορητές δεξαμενές ἤ σέ ὁδικά καί σιδηροδρομικά βυτιοφόρα ὀχήματα.

(4) Κάθε ἔκθεση θά περιλαμβάνει ὅπου χρειάζεται σχετικές πληροφορίες αἰτούμενες ἀπό τόν ἀποδέκτη της, ἤ πληροφορίες τίς ὁποῖες ὁ ἀποστολέας της θεωρεῖ ἀναγκαῖες.

"Αρθρον V

Συμπληρωματική "Εκθεση

Κάθε ἄτομο πού εἶναι ὑποχρεωμένο σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου νά στείλει μία ἔκθεση, θά πρέπει, ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶναι δυνατόν:

(α) νά συμπληρώνει τήν ἀρχική ἔκθεση, ὅπου χρειάζεται μέ πληροφορίες πού ἀφοροῦν περαιτέρω ἐξελίξεις, καί

(β) νά συμμορφώνεται ὅσο τό δυνατόν πληρέστερα μέ τίς ἀπαιτήσεις τῶν Κρατῶν πού ἐθίγησαν εἰς ὅτι ἀφορᾶ πρόσθετες πληροφορίες πού ἔχουν σχέση μέ τό περιστατικό.

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ II

ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ
(σύμφωνα μέ τό "Αρθρο 10 τῆς Συμβάσεως)

"Αρθρο I

'Η διαδικασία διαιτησίας, ἐκτός ἐάν τά Μέλη πού διαφώνησαν ἀποφασίσουν διαφορετικά, θά εἶναι σύμφωνη μέ τούς κανόνες πού ἐκτίθενται στό παρόν Πρωτόκολλο.

"Αρθρον II

(1) Δικαστική Διαιτησία θά συσταθεῖ, ὅταν τοῦτο ζητηθῆ ἀπό ἕνα Μέλος τῆς Συμβάσεως ἀπευθυνόμενον σ' ἕνα ἄλλο κατ' ἐφαρμογήν τοῦ "Αρθρου 10 τῆς παρούσης Συμβάσεως. 'Η αἴτηση γιά διαιτησία θά περιλαμβάνει δήλωση σχετική μέ τήν ὑπόθεση συνοδευομένη ἀπό οἱοδήποτε ἄλλο ἀποδεικτικό στοιχεῖο.

(2) Τό Μέλος πού ὑποβάλλει τήν αἴτηση θά πληροφορεῖ τόν Γενικό Γραμματέα τοῦ 'Οργανισμοῦ περί τούτου γιά τήν σύσταση δικαστηρίου, περί τῶν ὀνομάτων τῶν Μελῶν τῆς διαφορᾶς καί περί τοῦ "Αρθρου τῆς Συμβάσεως ἤ τῶν Κανονισμῶν ἐπί τῶν ὁποίων κατά τήν γνώμη του ὑπάρχει διαφωνία ἐπί τῆς ἑρμηνείας ἤ τῆς ἐφαρμογῆς των. 'Ο Γενικός Γραμματεύς θά μεταβιβάσει τήν πληροφορία αὐτή σ' ὅλα τά Μέλη.

"Αρθρον III

Τό δικαστήριο θά ἀποτελεῖται ἀπό 3 μέλη, ἕνα Διαιτητή, προτεινόμενον ἀπό ἕκαστο τῶν Μερῶν τῆς διαφορᾶς καί ἕνα τρίτο Διαιτητή πού θά προτείνεται κατόπιν συμφωνίας τῶν δύο πρώτων διορισθέντων καί θά ἐνεργεῖ σάν Πρόεδρος τοῦ δικαστηρίου.

"Αρθρον IV

(1) 'Εάν, μετά ἀπό παρέλευση ἑξῆντα ἡμερῶν ἀπό τόν διορισμό τοῦ δευτέρου διαιτητοῦ δέν ἔχει ὁρισθεῖ ὁ Πρόεδρος τοῦ δικαστηρίου, ὁ Γενικός Γραμματεύς τοῦ 'Οργανισμοῦ κατόπιν αἰτήσεως ἑνός ἀπό τά (2) Μέρη, ἐντός μιᾶς περιόδου, ἑξῆντα ἡμερῶν ἀκόμη, θά προβῆ στόν διορισμό του ἐκλέγοντάς τον ἀπό κατάλογο ἀτόμων ἐχόντων τά προσόντα, συνταχθέντος ἀπό τό Συμβούλιο τοῦ 'Οργανισμοῦ.

(2) 'Εάν ἐντός τῆς περιόδου τῶν ἑξῆντα ἡμερῶν ἀπό τήν παραλαβή τῆς αἰτήσεως, ἕνα ἀπό τά Μέρη δέν θά ἔχει ὁρίσει τό μέλος τοῦ Δικαστηρίου, γιά τόν διορισμό τοῦ ὁποίου εἶναι ὑπεύθυνο, τό ἄλλο Μέρος δύναται κατ' εὐθεῖαν νά πληροφορήσει τόν Γενικό Γραμματέα τοῦ 'Οργανισμοῦ, ὁ ὁποῖος θά διορίζει τόν Πρόεδρο τοῦ Δικαστηρίου ἐντός μιᾶς περιόδου ἑξῆντα ἡμερῶν, ἐκλέγοντάς τον ἀπό τόν κατάλογο πού περιγράφεται στήν παράγραφο (1) τοῦ παρόντος ἄρθρου.

(3) 'Ο Πρόεδρος τοῦ Δικαστηρίου, ἀμέσως μετά τόν διορισμό του, **θά ζητήσει ἀπό** τό Μέρος πού δέν ἔχει προτείνει Διαιτητή, νά πράξη τοῦτο καθ' **ὅμοιο τρόπο καί μέ τίς** ἴδιες προϋποθέσεις. 'Εάν τό Μέρος δέν προβεῖ στόν ἀπαιτούμενον διορισμό, **ὁ Πρόε**δρος τοῦ Δικαστηρίου θά ζητήσει ἀπό τόν Γενικό Γραμματέα τοῦ 'Οργανισμοῦ **νά** διορίσει τό ἔλλειπον μέλος τοῦ δικαστηρίου τηρῶν τούς τύπους καί τίς προϋποθέσεις πού περιγράφονται στήν προηγουμένη παράγραφο.

(4) 'Ο Πρόεδρος τοῦ Δικαστηρίου, ἐάν διορίσθηκε σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ παρόντος "Αρθρου δέν θά πρέπει νά εἶναι ἤ ὑπῆρξε ποτέ τῆς ἴδιας ἐθνικότητος μ' ἕνα ἀπό τά ἐνδιαφερόμενα Μέρη, ἐκτός ἄν συγκατατίθεται πρός τοῦτο τό ἄλλο Μέρος.

(5) Σέ περίπτωση ἀσθενείας ἤ ἀποχῆς ἑνός ἀπό τούς Διαιτητάς γιά τόν διορισμό τοῦ ὁποίου εἶναι ὑπεύθυνο ἕνα ἀπό τά Μέρη, τό μέρος αὐτό θά προτείνει ἕναν ἀναπληρωτή ἐντός ἑξῆντα ἡμερῶν ἀπό τήν ἡμέρα τῆς ἀσθενείας ἤ τῆς ἀποχῆς. 'Εάν αὐτό τό Μέρος δέν θά κάνει τήν πρόταση, ἡ διαιτησία θά προχωρήσει μέ τούς ἐναπομείναντας Διαιτητάς. Σέ περίπτωση ἀσθενείας ἤ ἀποχῆς τοῦ Προέδρου τοῦ Δικαστηρίου, ἀναπληρωτής του θά διορίζεται σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ ἄρθρου III ἤ σέ περίπτωση διαφωνίας μεταξύ τῶν μελῶν τοῦ Δικαστηρίου, ἐντός ἑξῆντα ἡμερῶν ἀπό τήν ἡμέρα τῆς ἀσθενείας ἤ τῆς ἀποχῆς, σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ παρόντος "Αρθρου.

"Αρθρον V

Τό Δικαστήριο μπορεῖ ν' ἀκροᾶται καί ν' ἀποφασίζει ἐπί ἀνταπαιτήσεων ἐγειρομένων ἀπ' εὐθείας ἐπί τοῦ θέματος τῆς διαφορᾶς.

"Αρθρον VI

Κάθε Μέρος θά εἶναι ὑπεύθυνο γιά τήν ἀμοιβή τοῦ Διαιτητοῦ καθώς καί γιά τήν ἀντιμετώπιση τῶν λοιπῶν σχετικῶν ἐξόδων πού συνεπάγεται ἡ προετοιμασία τῆς ὑποθέσεώς του. 'Η ἀμοιβή τοῦ Προέδρου τοῦ Δικαστηρίου καί ἡ ἀντιμετώπιση ὅλων τῶν γενικῶν ἐξόδων πού προέρχονται ἀπό τήν Διαιτησία θά βαρύνουν ἐξ ἴσου τά μέρη. Τό Δικαστήριο θά κρατεῖ κατάλογο ἐφ' ὅλων τῶν ἐξόδων καί θά ὑποβάλλει στό τέλος ἔκθεσιν ἐπ' αὐτῶν.

"Αρθρον VII

Κάθε Μέρος τῆς Συμβάσεως πού ἔχει συμφέρον νομικῆς φύσεως καί πού μπορεῖ νά ἐπηρεάζεται ἀπό τήν ἀπόφαση ἐπί τῆς ὑποθέσεως μπορεῖ, ἀφοῦ δώσει γραπτή εἰδοποίηση στά Μέρη, πού ἔχουν κινήσει ἀρχικά τήν διαιτητική διαδικασία, νά λάβει μέρος σ' αὐτήν μέ τήν συναίνεση τοῦ Δικαστηρίου.

"Αρθρον VIII

Διαιτητικόν Δικαστήριον συσταθέν σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου θά καθορίζει τούς δικούς του διαδικαστικούς κανόνες.

"Αρθρον IX

(1) Οἱ ἀποφάσεις τοῦ Δικαστηρίου τόσο ἐπί τῆς διαδικασίας ὅσον καί ἐπί τῆς ἕδρας του καθώς καί ἐπί οἱουδήποτε ἄλλου θέματος πού τίθεται ὑπ' ὄψιν του θά λαμβάνονται κατά πλειοψηφίαν τῶν μελῶν του. 'Η ἀπουσία ἤ ἡ ἀποχή ἑνός ἀπό τά μέλη τοῦ Δικαστηρίου γιά τό διορισμό τοῦ ὁποίου ἦσαν ὑπεύθυνα τά Μέρη δέν θ' ἀποτελεῖ ἐμπόδιο γιά τήν λήψη ἀποφάσεως. Σέ περίπτωση ἰσοψηφίας, ἡ ψῆφος τοῦ Προέδρου θά εἶναι ἀποφασιστική.

(2) Τά Μέρη θά διευκολύνουν τό ἔργο τοῦ Δικαστηρίου καί ἰδιαίτερα, σύμφωνα μέ τήν νομοθεσία τους καί χρησιμοποιῶντας ὅλα τά μέσα πού εἶναι στή διάθεσή τους:

(α) θά ἐφοδιάζουν τό Δικαστήριο μέ ὅλα τά ἀπαραίτητα ἔγγραφα καί πληροφορίες·

(β) θά παρέχουν τήν δυνατότητα στό Δικαστήριο νά εἰσέρχεται στήν περιοχή τους, νά ἀκροᾶται μάρτυρες ἤ εἰδήμονες καί νά ἐπισκέπτεται τόν τόπον τοῦ περιστατικοῦ.

(3) 'Απουσία ἤ ἀποχή ἑνός μέλους δέν θά συνιστᾶ ἐμπόδιο διά τήν διαδικασία.

"Αρθρον X

(1) Τό Δικαστήριο θά ἐκδίδει τήν ἀπόφασή του ἐντός πέντε μηνῶν ἀπό τοῦ χρόνου τῆς συστάσεώς του ἐκτός ἐάν τοῦτο ἀποφασίσει, σέ περίπτωση ἀνάγκης, νά παρατείνει τό χρονικό ὅριο, ὄχι ὅμως πέραν τῶν τριῶν μηνῶν. 'Η ἀπόφαση τοῦ Δικαστηρίου θά συνοδεύεται ἀπό αἰτιολογική ἔκθεση, θά εἶναι τελική μή ἐπιδεχομένη ἐφέσεως καί θά ἀνακοινώνεται, στόν Γενικό Γραμματέα τοῦ 'Οργανισμοῦ. Τά Μέρη θά πρέπει νά συμμορφώνονται ἀμέσως μέ τήν ἀπόφαση.

(2) Κάθε ἀμφισβήτηση πού μπορεῖ νά ἐγερθεῖ μεταξύ τῶν Μερῶν, ὅσον ἀφορᾶ τήν ἑρμηνεία ἤ τήν ἐκτέλεση τῆς ἀποφάσεως, μπορεῖ νά ὑποβληθεῖ ἀπό ὁποιοδήποτε Μέρος εἰς τήν κρίση τοῦ Δικαστηρίου, πού ἔλαβε τήν ἀπόφαση ἤ ἐάν δέν εἶναι διαθέσιμο σ' ἕνα ἄλλο Δικαστήριο, πού συνιστᾶται γι' αὐτό τόν σκοπό μέ τόν ἴδιο τρόπο, ὅπως καί τό ἀρχικό Δικαστήριο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΕΚ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι - ΓΕΝΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Κανονισμός 1

Ὁρισμοί

Γιά τίς ἐφαρμογές τοῦ παρόντος Παραρτήματος:

(1) «Πετρέλαιο» σημαίνει τό πετρέλαιο σέ κάθε μορφή, συμπεριλαμβανομένου τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου, τοῦ καυσίμου πετρελαίου, τῶν κατακαθημάτων πετρελαίου, τοῦ ἀποβλήτου πετρελαίου καί τῶν προϊόντων διϋλίσεως πετρελαίου (ἐκτός τῶν πετροχημικῶν τά ὁποῖα ὑπάγονται στίς διατάξεις τοῦ Παραρτήματος ΙΙ τῆς παρούσης Συμβάσεως) καί περιλαμβάνει τίς οὐσίες πού ἀναφέρονται στό Προσάρτημα Ι αὐτοῦ τοῦ Παραρτήματος χωρίς νά περιορίζεται ἡ γενικότης τῶν προηγουμένων.

(2) «Πετρελαιοειδές Μῖγμα» σημαίνει μῖγμα μέ περιεκτικότητα πετρελαίου σέ οἱαδήποτε ἀναλογία.

(3) «Καύσιμο πετρέλαιο» σημαίνει μῖγμα πετρελαίου πού χρησιμοποιεῖται σάν καύσιμο, γιά πρόωση καί γιά τά βοηθητικά μηχανήματα τοῦ πλοίου, πού τό μεταφέρει.

(4) «Πετρελαιοφόρο» σημαίνει πλοῖο κατασκευασμένο ἤ μετασκευασμένο γιά νά μεταφέρει πετρέλαιο χύδην στούς χώρους φορτίου περιλαμβανομένων τῶν πλοίων συνδεδυασμένων φορτίων καί τῶν πλοίων μεταφορᾶς χημικῶν κατά τούς προσδιορισμούς τοῦ Παραρτήματος ΙΙ τῆς παρούσης Συμβάσεως, ὅταν τό μεταφερόμενο φορτίο ἐν ὅλω ἤ ἐν μέρει εἶναι πετρέλαιο χύδην.

(5) «Πλοῖο συνδεδυασμένων φορτίων» σημαίνει τό πλοῖο πού σχεδιάσθηκε γιά νά μεταφέρει πετρέλαιο ἤ στερεά φορτία χύδην.

(6) «Νέο πλοῖο» σημαίνει πλοῖο:

(α) γιά τό ὁποῖο ἡ σύμβαση κατασκευῆς, ὑπεγράφη μετά τήν 31 Δεκεμβρίου τοῦ 1975, ἤ

(β) ἐλλείψει συμβάσεως κατασκευῆς, ἡ τρόπις τοῦ ὁποίου τοποθετήθηκε ἤ πού εὑρίσκεται σέ παρεμφερές στάδιο κατασκευῆς μετά τήν 30 Ἰουνίου 1976, ἤ

(γ) ἡ παράδοση τοῦ ὁποίου ἔγινε μετά τήν 31 Δεκεμβρίου τοῦ 1979, ἤ

(δ) ἔχει ὑποστεῖ μετασκευές εὐρείας ἐκτάσεως:

(ι) γιά τίς ὁποῖες ἡ σύμβαση ἔγινε μετά τήν 31 Δεκεμβρίου τοῦ 1975, ἤ

(ιι) γιά τίς ὁποῖες δέν ἐγένετο σύμβαση καί οἱ μετασκευαστικές ἐργασίες ἄρχισαν μετά τήν 30 Ἰουνίου τοῦ 1976, ἤ

(ιιι) πού ἐπερατώθησαν μετά τήν 31 Δεκεμβρίου τοῦ 1979.

(7) «Ὑπάρχον πλοῖο» σημαίνει πλοῖο πού δέν εἶναι νέο.

(8) «Μετασκευή εὐρείας ἐκτάσεως» σημαίνει μετατροπή τοῦ ὑπάρχοντος πλοίου:

(α) ἡ ὁποία μεταβάλλει οὐσιωδῶς τίς διαστάσεις ἤ τήν μεταφορική ἱκανότητά του, ἤ

(β) ἡ ὁποία μεταβάλλει τόν τύπο του, ἤ

(γ) σκοπός τῆς ὁποίας κατά τήν κρίση τῆς Ἀρχῆς, εἶναι κυρίως ἡ παράταση τῆς ζωῆς του, ἤ

(δ) ἡ ὁποία ἁπλῶς μεταβάλλει τοῦτο κατά τέτοιο τρόπο ὥστε ἐάν ἦταν νέον νά ὑπέκειτο στίς σχετικές διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, οἱ ὁποῖες δέν δύνανται νά ἔχουν ἐφαρμογή ἐπ' αὐτοῦ ὡς ὑπάρχοντος πλοίου.

(9) «Πλησιέστερη ἀκτή». Ὁ ὅρος «ἀπό τήν πλησιέστερη ἀκτή» σημαίνει ἀπό τήν βασική γραμμή, ἀπό τήν ὁποία ἔχει καθιερωθεῖ ἡ μέτρηση τῶν χωρικῶν ὑδάτων μιᾶς ἐπικράτειας σύμφωνα μέ τό Διεθνές Δίκαιο, πλήν τῆς περιπτώσεως πού γιά τούς σκοπούς τῆς παρούσης Συμβάσεως ἀπό τήν πλησιέστερη ἀκτή ἔξωθεν τῆς βορειο-ανατολικῆς ἀκτῆς τῆς Αὐστραλίας θά θεωρεῖται ἀπό τήν γραμμή πού διαγράφεται ἀπό σημεῖο τῆς ἀκτῆς τῆς Αὐστραλίας μέ

γεωγραφικό πλάτος 11°00΄ Νότιο, Γεωγραφικό μῆκος 142°08΄ Ἀνατολικό, μέχρι σημείου, τό ὁποῖο ἔχει γεωγραφικό πλάτος 10°35 Νότιο καί
γεωγραφικό μῆκος 141°55΄ Ἀνατολικό, ἐκεῖθεν ἀπό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 10°10΄ Νότιο καί
γεωγραφικό μῆκος 142°00΄ Ἀνατολικό, ἐκεῖθεν ἀπό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 9°10΄ Νότιο,
γεωγραφικο μῆκος 143°52΄ Ἀνατολικό ἐκεῖθεν ἀπό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 9°00΄ Νότιο,
γεωγραφικό μῆκος 144°30΄ Ἀνατολικό, ἐκεῖθεν ἀπό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 13°00΄ Νότιο,
γεωγραφικό μῆκος 144°00΄ Ἀνατολικό, ἐκεῖθεν ἀπό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 15°00΄ Νότιο,
γεωγραφικό μῆκος 146°00΄ Ἀνατολικό, ἐκεῖθεν ἀπό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 18°00΄ Νότιο,
γεωγραφικό μῆκος 147°00΄ Ἀνατολικό, ἐκεῖθεν ἀπό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 21°00΄ Νότιο,
γεωγραφικό μῆκος 153°00΄ Ἀνατολικό, ἐκεῖθεν ἀπό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος ἐπί τῆς ἀκτῆς τῆς Αὐστραλίας 24°42΄ Νότιο,
γεωγραφικό μῆκος 153°15΄ ἀνατολικό.

(10) «Εἰδική περιοχή» σημαίνει θαλάσσια περιοχή ὅπου λόγω ἀνεγνωρισμένων τεχνικῶν λόγων σέ σχέση μέ τίς ὠκεανογραφικές καί οἰκολογικές συνθῆκες της καί τοῦ ἰδιαιτέρου χαρακτῆρος τῆς θαλάσσιας κυκλοφορίας ἀπαιτεῖται ἡ καθιέρωση εἰδικῶν ἐπιτακτικῶν μεθόδων γιά τήν πρόληψη τῆς ρυπάνσεως τῆς θάλασσας ἀπό πετρέλαιο. Στίς εἰδικές περιοχές θά περιλαμβάνονται αὐτές πού ἀναφέρονται στόν Κανονισμό 10 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(11) «Στιγμιαῖος ρυθμός ἀπορρίψεως περιεχομένου πετρελαίου» σημαίνει τήν ἀναλογία τῆς ἀποβολῆς τοῦ πετρελαίου σέ λίτρα ἀνά ὥρα, σέ δεδομένη στιγμή πρός τήν ταχύτητα τοῦ πλοίου σέ κόμβους τήν ἴδια στιγμή.

(12) «Δεξαμενή» σημαίνει κλειστόν χῶρον πού σχηματίζεται ἀπό τήν μόνιμη κατασκευή τοῦ πλοίου καί εἶναι σχεδιασμένος γιά τήν μεταφορά ὑγροῦ χύδην.

(13) «Πλευρική Δεξαμενή» σημαίνει δεξαμενήν πού συνορεύει μέ τό πλευρικό περίβλημα τοῦ σκάφους.

(14) «Κεντρική Δεξαμενή» σημαίνει δεξαμενήν ἐσωτερικά ἑνός διαμήκους διαφράγματος.

(15) «Δεξαμενή καταλοίπων» σημαίνει δεξαμενήν εἰδικά σχεδιασμένη γιά τήν συλλογήν τῶν ἀποστραγγίσεων ἤ τῶν ἀποπλυμάτων δεξαμενῶν καί ἄλλων μιγμάτων πετρελαίου.

(16) «Καθαρόν ἕρμα» σημαίνει τό ἕρμα σέ δεξαμενή, ἡ ὁποία ἀπό τότε πού μεταφέρθηκε γιά τελευταία φορά πετρέλαιο περιεχόμενο σ' αὐτήν ἔχει καθαρισθεῖ ἔτσι ὥστε ἔκχυσις ἀπό αὐτήν πλοίου ἀπορρίπτοντος τό περιεχόμενο τῶν δεξαμενῶν του πού εἶναι ἀκίνητο σέ ἥσυχα καθαρά νερά τήν ἡμέρα μέ καλή ὁρατότητα, νά μήν προκαλέση ὁρατά ἴχνη πετρελαίου στήν ἐπιφάνεια τοῦ νεροῦ ἤ στήν παρακειμένη ἀκτή ἤ νά μήν προκαλέση κατακαθήματα ἤ γαλάκτωμα πού παραμένει κάτω ἀπό τήν ἐπιφάνεια τοῦ νεροῦ ἤ στά παρακείμενα παράλια. Ἐάν τό ἕρμα ἀποβάλλεται μέσω αὐτομάτου συστήματος παρακολουθήσεως καί ἐλέγχου, ἐγκεκριμένου ἀπό τήν Ἀρχή, ἡ ἔνδειξις τοῦ συστήματος ὅτι ἡ περιεκτικότης τῶν ἀποβλήτων σέ πετρέλαιο δέν ὑπερβαίνει τά 15 μέρη στό ἑκατομμύριο, θά εἶναι ἀρκετή γιά νά θεωρηθῆ ὅτι τό ἕρμα ἦταν καθαρό, ἀνεξάρτητα μέ τήν παρουσία ὁρατῶν ἰχνῶν.

(17) «Διαχωρισμένο ἕρμα» σημαίνει τό ἕρμα τοῦ νεροῦ πού φέρεται σέ δεξαμενή, τελείως διαχωρισμένη ἀπό τό φορτίο τοῦ πετρελαίου καί τά κυκλώματα τῶν καυσίμων καί ἡ ὁποία εἶναι προορισμένη γιά μόνιμη μεταφορά τοῦ ἕρματος ἤ ἄλλων φορτίων ἐκτός τοῦ πετρελαίου ἤ ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν, ὅπως ποικιλοτρόπως καθωρίσθησαν στά Παραρτήματα τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(18) «Μῆκος» (L) σημαίνει 96% τοῦ ὁλικοῦ μήκους τῆς ἰσάλου γραμμῆς εἰς τό 85% τοῦ ἐλαχίστου βυθίσματος γάστρας, μετρουμένου ἀπό τό ἄνω μέρος τῆς τρόπιδος ἤ τό μῆκος αὐτῆς τῆς ἰσάλου, μετρούμενο ἀπό τό ἐμπρόσθιο μέρος τῆς στεῖρας μέχρι τόν ἄξονα τοῦ πηδαλίου, ὁποιοδήποτε εἶναι μεγαλύτερο. Γιά πλοῖα, τά ὁποῖα ἔχουν σχεδιασθεῖ μέ κλίση τῆς τρόπιδος ἡ ἴσαλος γραμμή πάνω στήν ὁποία μετρᾶται αὐτό τό μῆκος θά εἶναι παράλληλος μέ τήν ἴσαλο γραμμή πού σχεδιάσθηκε. Τό μῆκος (L) θά μετρᾶται σέ μέτρα.

(19) «Πρωραία καί πρυμναία κατακόρυφος» θά λαμβάνονται στό πρωραῖο καί πρυμναῖο ἄκρο τοῦ μήκους L. Ἡ πρωραία κατακόρυφος θά συμπίπτει μέ τό ἐμπρόσθιο τμῆμα τῆς στεῖρας στήν ἴσαλο γραμμή ἐπί τῆς ὁποίας μετρᾶται τό μῆκος.

(20) «Μέσον πλοίου» εἶναι τό μέσον τοῦ μήκους (L).

(21) «Πλάτος (Β)» σημαίνει τό μέγιστο πλάτος τοῦ πλοίου μετρούμενο στό μέσο τοῦ πλοίου, στήν ἐξωτερική γραμμή τῶν νομέων σέ πλοῖο μέ μεταλλικό κέλυφος καί στήν ἐξωτερική ἐπιφάνεια τοῦ σκάφους σέ πλοῖο μέ κέλυφος ἀπό ὁποιοδήποτε ἄλλο ὑλικό. Τό πλάτος (Β) θά μετρᾶται σέ μέτρα.

(22) «Νεκρό φορτίο» (DW) σημαίνει τήν διαφορά εἰς μετρικούς τόννους μεταξύ τοῦ ἐκτοπίσματος τοῦ πλοίου ἐντός ὕδατος εἰδικοῦ βάρους 1.025 στήν ἔμφορτον γραμμή ἰσάλου πού ἀντιστοιχεῖ εἰς τήν καθορισθεῖσα γραμμή ἐξάλων θέρους καί τοῦ ἀφόρτου ἐκτοπίσματος τοῦ πλοίου.

(23) «Ἄφορτον ἐκτόπισμα» σημαίνει τό ἐκτόπισμα τοῦ πλοίου σέ μετρικούς τόννους, χωρίς φορτίο, καύσιμα, λιπαντικά, ἕρμα, πόσιμο καί τροφοδοτικό ὕδωρ στίς δεξαμενές ἀναλώσιμα ὑλικά, ἐπιβάτες καί ἀποσκευές τους.

(24) «Διαχωρητικότης» χώρου σημαίνει τόν λόγο τοῦ ὄγκου μέσα στόν χῶρο πού ὑπολογίζεται ὅτι θά καταλαμβάνεται ἀπό νερό καί τοῦ συνολικοῦ ὄγκου αὐτοῦ τοῦ χώρου.

(25) «Ὄγκοι» καί «Ἐπιφάνειες» τοῦ πλοίου θά ὑπολογίζονται σέ ὅλες τίς περιπτώσεις μέχρι ἐξωτερικά τῶν νομέων.

Κανονισμός 2

'Εφαρμογή

(1) 'Εκτός ἐάν ἄλλως ρητῶς ὁρίζεται οἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος θά ἐφαρμόζονται σέ ὅλα τά πλοῖα.

(2) Στά πλοῖα, ἐκτός τῶν πετρελαιοφόρων μέ χώρους φορτίου, πού εἶναι κατασκευασμένοι καί χρησιμοποιοῦνται γιά τήν μεταφορά πετρελαίου χύδην, συνολικῆς χωρητικότητος 200 κυβικῶν μέτρων ἤ περισσότερο, οἱ ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν 9, 10, 14, 15 (1), (2) καί (3), 18, 20 καί 24 (4) τοῦ παρόντος Παραρτήματος γιά πετρελαιοφόρα θά ἐφαρμόζονται στήν κατασκευή καί λειτουργία αὐτῶν τῶν χώρων, ἐκτός τῆς περιπτώσεως πού αὐτή ἡ συνολική χωρητικότητα εἶναι μικρότερη ἀπό 1.000 κυβικά μέτρα κατά τήν ὁποία μποροῦν νά ἐφαρμοσθοῦν οἱ ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν 15(4) αὐτοῦ τοῦ Παραρτήματος ἀντί τοῦ κανονισμοῦ 15(1), (2) καί (3)

(3) "Οταν φορτίο πού ὑπόκειται στίς διατάξεις τοῦ Παραρτήματος II τῆς παρούσης Συμβάσεως, μεταφέρεται σέ χῶρο φορτίου πετρελαιοφόρου θά ἐφαρμόζονται ἐπίσης οἱ σχετικές διατάξεις τοῦ Παραρτήματος II τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(4) (α) Οἱοδήποτε ὑδροπτέρυγο, ἀερόστρωμνο ὄχημα καί ἄλλο νέου τύπου σκάφος (ἐπιφανείας, ὑποβρύχιο κλπ) τοῦ ὁποίου τά κατασκευαστικά χαρακτηριστικά εἶναι τέτοια πού νά καθιστοῦν τήν ἐφαρμογή τῶν διατάξεων τῶν Κεφαλαίων II καί III τοῦ παρόντος Παραρτήματος, πού ἀναφέρονται στήν κατασκευή καί ἐξοπλισμό, παράλογο ἤ ἀνέφικτη μπορεῖ νά ἐξαιρεθεῖ ἀπό τήν 'Αρχή ἀπό τίς παροῦσες διατάξεις ὑπό τόν ὅρο ὅτι ἡ κατασκευή καί ὁ ἐξοπλισμός τοῦ πλοίου τούτου παρέχει ἴση προστασία κατά τῆς ρυπάνσεως ἀπό πετρέλαιο, ἐν ὄψει τῆς ὑπηρεσίας γιά τήν ὁποία προορίζεται.

(β) Λεπτομέρειες ἀπό, κάθε τέτοια ἐξαίρεση πού παρέχεται ἀπό τήν 'Αρχή θά ἀναφέρονται στό Πιστοποιητικό πού καθορίζεται στόν Κανονισμό 5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(γ) 'Η 'Αρχή πού ἐπιτρέπει οἱαδήποτε ἐξαίρεση τέτοιου εἴδους θά πρέπει τό δυνατόν ταχύτερο καί ἐν πάσει περιπτώσει μέσα σέ χρονική περίοδο τό πολύ ἐνενῆντα ἡμερῶν νά κοινοποιεῖ στόν 'Οργανισμό τίς λεπτομέρειες καί τούς λόγους τῆς ἐξαιρέσεως αὐτῆς καί ὁ 'Οργανισμός θά πρέπει νά τίς κοινοποιεῖ στά Μέρη τῆς Συμβάσεως πρός πληροφόρησή τους καί τίς ἀναγκαῖες ἐνέργειες ἄν χρειασθεῖ.

Κανονισμός 3

'Ισοδύναμα

(1) 'Η 'Αρχή μπορεῖ νά ἐπιτρέψει τήν ἐγκατάσταση σέ πλοῖο οἱουδήποτε ἐξαρτήματος, ὑλικοῦ, ἐργαλείου ἤ συσκευῆς ὡς ἐναλλακτικοῦ πρός ἐκεῖνο πού ἀπαιτεῖται ἀπό τόν παρόν Παράρτημα, ἐάν αὐτό τό ἐξάρτημα, ὑλικό, ἐργαλεῖο ἤ συσκευή εἶναι τοὐλάχιστον τόσον ἀποτελεσματικό ὅσον αὐτά πού ἀπαιτοῦνται ἀπό τό παρόν Παράρτημα. 'Η ἐξουσία τῆς 'Αρχῆς δέν ἐπεκτείνεται στό νά ὑποκαταστήσει τίς λειτουργικές μεθόδους γιά τόν ἔλεγχο τῆς ἀπορρίψεως τοῦ πετρελαίου μέ ἰσοδύναμες τῶν χαρακτηριστικῶν σχεδιάσεως καί κατασκευῆς πού καθορίζονται ἀπό τούς Κανονισμούς τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(2) 'Η 'Αρχή ἡ ὁποία ἐπιτρέπει ἐξάρτημα, ὑλικό, ἐργαλεῖο, συσκευή σάν ἐναλλακτικό πρός ἐκεῖνο πού ἀπαιτεῖται ἀπό τό παρόν Παράρτημα θά κοινοποιεῖ στόν 'Οργανισμό λεπτομέρειες περί τούτου πρό κοινοποιήσεως στά Μέρη τῆς Συμβάσεως γιά πληροφόρηση καί ἀναγκαῖες ἐνέργειες ἐάν χρειασθεῖ.

Κανονισμός 4

'Επιθεωρήσεις

(1) Κάθε πετρελαιοφόρο ὀλικῆς χωρητικότητος 150 κόρων καί ἄνω καί κάθε πλοῖο ἄλλου τύπου 400 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος καί ἄνω θά ὑπόκεινται στίς ἐπιθεωρήσεις πού καθορίζονται κατωτέρω:

(α) 'Αρχική ἐπιθεώρηση πρίν τό πλοῖο τεθεῖ σέ λειτουργία ἤ πρίν τό Πιστοποιητικό τό ἀπαιτούμενο ἀπό τόν Κανονισμό 5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἐκδοθεῖ γιά πρώτη φορά, ἡ ὁποία θά περιλαμβάνει μία πλήρη ἐπιθεώρηση τῆς κατασκευῆς του, τοῦ ἐξοπλισμοῦ, τῶν ἐξαρτημάτων, τῶν διατάξεων καί ὑλικῶν στήν ἔκταση πού τό πλοῖο καλύπτεται ἀπό τό παρόν παράρτημα. Αὐτή ἡ ἐπιθεώρηση θά εἶναι τέτοια ὥστε νά βεβαιώνεται ὅτι ἡ κατασκευή, ὁ ἐξοπλισμός, τά ἐξαρτήματα, οἱ διατάξεις καί ὑλικά συμμορφώνονται πλήρως μέ τίς ἐφαρμοστέες ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(β) Περιοδικές ἐπιθεωρήσεις κατά διαστήματα, καθοριζόμενα ἀπό τήν 'Αρχή πού νά μή ὑπερβαίνουν τά πέντε ἔτη καί πού θά εἶναι τέτοιες ὥστε νά βεβαιώνεται ὅτι ἡ κατασκευή, ὁ ἐξοπλισμός, τά ἐξαρτήματα, οἱ διατάξεις καί ὑλικά συμμορφώνονται πλήρως μέ τίς ἐφαρμοστέες ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(β) Περιοδικές ἐπιθεωρήσεις κατά διαστήματα, καθοριζόμενα ἀπό τήν 'Αρχή πού νά μή ὑπερβαίνουν τά πέντε ἔτη καί πού θά εἶναι τέτοιες ὥστε νά βεβαιώνεται ὅτι ἡ κατασκευή, ὁ ἐξοπλισμός, τά ἐξαρτήματα, οἱ διατάξεις καί τά ὑλικά συμμορφώνονται πλήρως μέ τίς ἐφαρμοστέες ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος. 'Εν τούτοις ἄν ἡ διάρκεια ἰσχύος τοῦ Διεθνοῦς Πιστοποιητικοῦ γιά τήν 'Αποφυγή Ρυπάνσεως ἀπό πετρέλαιο (1973) παραταθεῖ, ὅπως καθορίζεται στόν Κανονισμό 8 (3) ἤ (4) τοῦ παρόντος Παραρτήματος τό διάστημα τῆς περιοδικῆς ἐπιθεωρήσεως δύναται νά παραταθῆ ἀντιστοίχως.

(γ) 'Ενδιάμεσες ἐπιθεωρήσεις κατά διαστήματα πού καθορίζονται ἀπό τήν 'Αρχή, ἀλλά πού δεν θά ὑπερβαίνουν τούς τριάντα μῆνες καί πού θά εἶναι τέτοιες ὥστε νά ἐξασφαλίζεται ὅτι ὁ ἐξαρτισμός μετά τῶν σχετικῶν ἀντλιῶν καί τά συστήματα σωληνώσεων περιλαμβανομένου καί τοῦ συστήματος αὐτομάτου παρακολουθήσεως καί ἐλέγχου ἀπορρίψεως πετρελαίου, τῶν συσκευῶν διαχωριστήρων πετρελαίου/ὕδατος καί τῶν συστημάτων διϋλίσεως πετρελαίου, συμμορφώνονται πλήρως μέ τίς ἐφαρμοστέες διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος καί εὑρίσκονται εἰς καλήν λειτουργικήν κατάστασιν. Τέτοιες ἐνδιάμεσες ἐπιθεωρήσεις ὀπισθογράφονται στό Διεθνές Πιστοποιητικό γιά τήν 'Αποφυγή Ρυπάνσεως ἀπό πετρέλαιο (1973) πού ἐκδίδεται σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(2) 'Η 'Αρχή θά καθορίζει τήν λήψη καταλλήλων μέτρων γιά τά πλοῖα πού δέν ὑπόκεινται στίς διατάξεις τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ γιά νά ἐξασφαλίζει συμμόρφωση πρός τίς ἐφαρμοστέες διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(3) 'Επιθεωρήσεις πλοίου, πού ἀφοροῦν στήν ὑλοποίηση τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Παραρτήματος θά διενεργοῦνται ἀπό ὄργανα τῆς 'Αρχῆς. 'Η 'Αρχή δύναται ὅμως νά ἐμπιστευθεῖ τίς ἐπιθεωρήσεις εἴτε σέ ἐπιθεωρητές διορισμένους γιά τόν σκοπό αὐτό εἴτε σέ ὀργανισμούς ἀναγνωρισμένους ἀπ' αὐτήν. Σέ κάθε περίπτωση ἡ ἐνδιαφερομένη 'Αρχή θά ἐγγυᾶται ἀπολύτως τήν πληρότητα καί τήν ἀποτελεσματικό-

(4) Μετά ἀπό κάθε ἐπιθεώρηση ἡ ὁποία ἔχει γίνει σύμφωνα μέ τόν παρόντα Κανονισμό, δέν θά γίνεται καμμία οὐσιώδης μεταβολή στήν κατασκευή, ἐξοπλισμό, ἐξαρτήματα, διατάξεις ἤ ὑλικά, πού καλύπτονται ἀπό τήν ἐπιθεώρηση, χωρίς τήν ἔγκριση τῆς 'Αρχῆς, ἐκτός ἀπό τήν ἐξ' ὁλοκλήρου ἀντικατάσταση τοῦ ἐξαρτισμοῦ ἤ τῆς ἐγκαταστάσεως.

Κανονισμός 5

'Εκδοση Πιστοποιητικοῦ

(1) Διεθνές Πιστοποιητικό γιά τήν 'Αποφυγή Ρυπάνσεως ἀπό πετρέλαιο (1973) θά ἐκδίδεται μετά ἀπό ἐπιθεώρηση, σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ παρόντος Παραρτήματος σέ κάθε πετρελαιοφόρο, ὀλικῆς χωρητικότητος 150 κόρων καί ἄνω καί σέ κάθε ἄλλο πλοῖο ὀλικῆς χωρητικότητος 400 κόρων καί ἄνω, τά ὁποῖα ἐκτελοῦν πλόες πρός λιμένας ἤ τερματικούς σταθμούς μακράν τῆς ἀκτῆς πού εὑρίσκονται στήν δικαιοδοσία ἄλλων Μερῶν τῆς Συμβάσεως. Σέ περίπτωση ὑπαρχόντων πλοίων ἡ ἀπαίτηση αὐτή θά ἐφαρμόζεται δώδεκα μῆνες μετά τήν ἡμερομηνία τῆς θέσεως σέ ἰσχύ τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(2) Τέτοιο Πιστοποιητικό θά ἐκδίδεται εἴτε ἀπό τήν 'Αρχή εἴτε ἀπό ὁποιοδήποτε πρόσωπο ἤ ὀργανισμό, δεόντως ἐξουσιοδοτημένο ὑπ' αὐτῆς. Σέ κάθε περίπτωση ἡ 'Αρχή ἀναλαμβάνει πλήρη εὐθύνη γιά τό πιστοποιητικό.

Κανονισμός 6

Εκδοση πιστοποιητικοῦ ἀπό ἄλλη Κυβέρνηση

(1) 'Η Κυβέρνηση ἑνός Μέρους τῆς Συμβάσεως μπορεῖ, κατόπιν αἰτήσεως τῆς 'Αρχῆς νά ἐπιθεωρήσει ἕνα πλοῖο καί ἐάν βεβαιωθεῖ ὅτι συμμορφώνεται μέ τίς διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος, νά ἐκδώσει ἤ νά ἐξουσιοδοτήσει τήν ἔκδοση Πιστοποιητικοῦ γιά τήν 'Αποφυγή Ρυπάνσεως ἀπό πετρέλαιο (1973) σύμφωνα μέ τό παρόν Παράρτημα.

(2) 'Αντίγραφο τοῦ πιστοποιητικοῦ καί ἀντίγραφο τῆς ἐκθέσεως ἐπιθεωρήσεως θά παραδίδεται τό συντομώτερο δυνατό στήν αἰτοῦσα 'Αρχή.

(3) Πιστοποιητικό πού ἐξεδόθη μέ αὐτόν τόν τρόπο θά περιλαμβάνει ἔκθεση τοῦ γεγονότος ὅτι ἔχει ἐκδοθεῖ κατόπιν αἰτήσεως τῆς 'Αρχῆς καί θά ἔχει τήν ἴδια ἰσχύ καί θά τύχει τῆς ἰδίας ἀναγνωρίσεως μέ τό Πιστοποιητικό πού ἐκδίδεται σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(4) Οὐδέν Διεθνές Πιστοποιητικό γιά τήν 'Αποφυγή Ρυπάνσεως ἀπό πετρέλαιο θά ἐκδίδεται γιά πλοῖα πού ταξιδεύουν μέ σημαία Κράτους πού δέν εἶναι συμβαλλόμενο Μέρος.

Κανονισμός 7

Τύπος τοῦ Πιστοποιητικοῦ

Τό Διεθνές Πιστοποιητικό γιά τήν ἀποφυγή ρυπάνσεως ἀπό πετρέλαιο (1973) θά συντάσσεται στήν ἐπίσημη γλῶσσα τῆς χώρας ἡ ὁποία τό ἐκδίδει σέ τύπο ἀνταποκρινόμενο πρός τό πρότυπο πού δίδεται στό Προσάρτημα II τοῦ παρόντος Παραρτήματος. 'Εάν ἡ γλῶσσα πού χρησιμοποιήθηκε δέν εἶναι οὔτε ἡ 'Αγγλική οὔτε ἡ Γαλλική, τό κείμενο θά περιλαμβάνει μετάφραση σέ μία ἀπό αὐτές τίς γλῶσσες.

Κανονισμός 8

Διάρκεια Πιστοποιητικού

(1) Διεθνές πιστοποιητικό γιά τήν άποφυγή ρυπάνσεως άπό πετρέλαιο (1973) θά έκδίδεται γιά περίοδο, καθοριζόμενη άπό τήν 'Αρχή, πού όμως δέν θά ύπερβαίνει τά πέντε έτη άπό τήν ήμερομηνία τής έκδόσεως, πλήν τής περιπτώσεως πού προβλέπεται άπό τίς παραγρ. (2), (3) καί (4) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(2) 'Εάν ένα πλοῖο στό χρόνο πού τό πιστοποιητικό λήγει δέν βρίσκεται σέ λιμάνι ή σέ τερματικό σταθμό μακράν τής άκτής στήν δικαιοδοσία τοῦ Μέρους τής Συμβάσεως, τοῦ όποίου τήν σημαία φέρει τό πλοῖο, τό Πιστοποιητικό δύναται νά παραταθεῖ άπό τήν 'Αρχή, άλλά αύτή ή παράταση θά γίνεται μόνον μέ σκοπό νά έπιτρέψει στό πλοῖο νά συμπληρώσει τό ταξείδι του στήν χώρα τής όποίας φέρει τήν σημαία ή στήν χώρα στήν όποία θά έπιθεωρηθεῖ καί τότε μόνον σέ περιπτώσεις όπου καθίσταται άπαραίτητο καί δικαιολογημένο νά γίνει έτσι.

(3) Ούδέν πιστοποιητικό θά παρατείνεται κατ' αύτόν τόν τρόπο γιά περίοδο μεγαλύτερη άπό πέντε μήνες καί πλοῖο στό όποῖο δίδεται αύτή ή παράταση δέν θά δικαιοῦται άπόπλου μετά τήν άφιξή του στήν χώρα πού φέρει τήν σημαία της ή στό λιμάνι πού θά γίνει ή έπιθεώρηση, δυνάμει τής παρατάσεως αύτής, χωρίς νά έχει άποκτήσει καινούριο Πιστοποιητικό.

(4) Πιστοποιητικό πού δέν έχει παραταθεῖ σύμφωνα μέ τούς όρους τής παραγράφου (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, μπορεῖ νά παραταθεῖ άπό τήν 'Αρχή γιά περίοδο χάριτος μέχρι ένός μηνός άπό τήν ήμερομηνία λήξεως πού άναφέρεται σ' αύτό.

(5) Πιστοποιητικό θά παύσει νά ίσχύει έάν έγιναν σημαντικές άλλαγές στήν κατασκευή, έξοπλισμό, έξαρτήματα, διατάξεις ή ύλικά χωρίς τήν έγκριση τής 'Αρχής, έκτός άπό τήν έξ όλοκλήρου άντικατάσταση ένός τέτοιου έξοπλισμοῦ ή έξαρτημάτων καθώς έπίσης καί έάν οί ένδιάμεσες έπιθεωρήσεις όπως έχουν καθορισθεῖ άπό τήν 'Αρχή σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό (4) (1) (γ) τοῦ παρόντος Παραρτήματος δέν έχουν έκτελεσθεῖ.

(6) Πιστοποιητικό πού έκδίδεται γιά ένα πλοῖο θά παύση νά ίσχύη μέ τήν άλλαγή τής σημαίας τοῦ πλοίου τούτου στή σημαία μιᾶς άλλης χώρας, έκτός, στίς περιπτώσεις πού προβλέπονται στήν παράγραφο (7) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(7) Κατά τήν μεταφορά τοῦ πλοίου σέ άλλη σημαία συμβαλλόμενου Μέρους, τό Πιστοποιητικό θά παραμένει έν ίσχύϊ γιά περίοδο πού δέν ύπαρβαίνει τούς πέντε μήνες ύπό τόν όρο ότι δέν θά έχει λήξει πρίν άπό τό τέλος τής περιόδου αύτής ή μέχρις ότου ή 'Αρχή έκδόσει νέο πιστοποιητικό όποιοδήποτε άπό τά δύο είναι ένωρίτερον. Εύθύς ώς είναι δυνατό μετά τήν άλλαγή τής σημαίας, ή Κυβέρνηση τοῦ μέρους, τοῦ όποίου τό πλοῖο προηγουμένως έφερε τήν σημαία θά διαβιβάση στήν 'Αρχή ένα άντίγραφο τοῦ Πιστοποιητικοῦ, πού έφερε τό πλοῖο πρίν άπό τήν άλλαγή καί έάν είναι δυνατόν ένα άντίγραφο τής σχετικής έκθέσεως τής έπιθεωρήσεως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ - ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κανονισμός 9

'Ελεγχος τής άπορρίψεως πετρελαίου

(1) Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν (10) & (11) τοῦ παρόντος Παραρτήματος καί τής παραγράφου (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, κάθε άπόρριψη στήν θάλασσα πετρελαίου ή μίγματος πετρελαίου άπό τά πλοῖα, στά όποία τό παρόν Παράρτημα έφαρμόζεται, θ' άπαγορεύεται έκτός έάν πληροῦνται οί άκόλουθες προϋποθέσεις:

(α) γιά πετρελαιοφόρο έκτός άπό τήν περίπτωση πού προβλέπεται στήν ύποπαράγραφο (β) τής παρούσης παραγράφου.

(ι) τό δεξαμενόπλοιο δέν είναι σέ ειδική περιοχή·

(ιι) τό δεξαμενόπλοιο βρίσκεται περισσότερο άπό 50 ναυτικά μίλια άπό τήν πλησιέστερη άκτή·

(ιιι) τό δεξαμενόπλοιο βρίσκεται σέ πορεία·

(ιυ) ό στιγμιαῖος ρυθμός άπορρίψεως τοῦ πετρελαίου δέν ύπερβαίνει τά 60 λίτρα γιά κάθε ναυτικό μίλι·

(υ) ή όλική ποσότητα πετρελαίου πού άπορρίφθηκε στήν θάλασσα δέν ύπερβαίνει γιά τά ύπάρχοντα δεξαμενόπλοια τό 1/15,000 τής όλικής ποσότητος τοῦ συγκεκριμένου φορτίου, τοῦ όποίου ένα μέρος άποτελοῦσε τό ύπόλειμμα καί γιά τά νέα Δ/Ξ τό 1/30,000 τής όλικής ποσότητος τοῦ συγκεκριμένου φορτίου, τοῦ όποίου μέρος άποτελοῦσε ένα μέρος τό ύπόλειμμα, καί

(υι) τό δεξαμενόπλοιο έχει έν λειτουργία, έκτός τῶν έξαιρέσεων πού άναφέρονται στόν Κανονισμό 15(3) τοῦ παρόντος Παραρτήματος, σύστημα αύτόματης παρακολουθήσεως καί έλέγχου τής άπορρίψεως τοῦ πετρελαίου καί δεξαμενή άκαθάρτων καταλοίπων, όπως άπαιτεῖται άπό τόν Κανονισμό 15 τοῦ παρόντος παραρτήματος.

'Από πλοῖο όλικής χωρητικότητος 400 κόρων καί άνω, έκτός πετρελαιοφόρων καί άπό τά διπύθμενα (σεντίνες) τοῦ μηχανοστασίου, όχι όμως άντλιοστασίου πετρελαιοφόρου έκτός έάν ύπάρχει άνάμειξη μέ ύπόλειμμα φορτίου πετρελαίου:

(ι) τό πλοῖο δέν βρίσκεται σέ μία ειδική περιοχή·

(ιι) τό πλοῖο βρίσκεται πέραν άπό 12 ναυτικά μίλια άπό τήν πλησιέστερη άκτή·

(ιιι) τό πλοῖο βρίσκεται σέ πορεία·

(ιυ) ή περιεκτικότητα πετρελαίου τῶν άποβλήτων είναι μικροτέρα άπό 100 μέρη στό έκατομμύριο, καί

(υ) τό πλοῖο έχει σέ λειτουργία σύστημα αύτόματης παρακολουθήσεως καί έλέγχου άπορρίψεως πετρελαίου, συσκευή διαχωριστήρος πετρελαίου / ύδατος, σύστημά διϋλίσεως πετρελαίου ή άλλη έγκατάσταση, όπως άπαιτεῖται άπό τόν Κανονισμό 16 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(2) Σέ περίπτωση πλοίου όλικής χωρητικότητος κάτω τῶν 400 κόρων έκτός τῶν πετρελαιοφόρων, ένῶ εύρίσκεται έξω άπό τήν ειδική περιοχή, ή 'Αρχή θά έξασφαλίζει, ότι είναι έξοπλισμένο, όσον είναι πρακτικῶς δυνατόν καί λογικό, μέ έγκαταστάσεις πού θά έξασφαλίζουν τήν άποθήκευση τῶν ύπολειμμάτων πετρελαίου στό πλοῖο καί τήν έκφόρτωση αύτῶν σέ έγκαταστάσεις ύποδοχής ή στήν θάλασσα σύμφωνα μέ τίς άπαιτήσεις τής παραγράφου (1) (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(3) 'Οποτεδήποτε όρατά ίχνη πετρελαίου, παρατηρηθοῦν έπάνω ή κάτω άπό τήν έπιφάνεια τοῦ νεροῦ, στήν άμεση γειτνίαση ή στά άπόνερα τοῦ πλοίου, οί Κυβερνήσεις τῶν Μερῶν τής Συμβάσεως στήν έκταση πού δικαιολογημένα είναι σέ θέση νά ένεργοῦν έτσι, θά πρέπει νά έρευνοῦν έγκαίρως τά γεγονότα, γιά νά άποφανθοῦν έάν έχει γίνει παράβαση τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ή τοῦ Κανονισμοῦ 10 τοῦ παρόντος Παραρτήματος. 'Η έρευνα πρέπει νά περιλαμβάνει ίδιαίτερα, τίς καταστάσεις άνέμου καί θάλασσας, τήν πορεία καί τήν ταχύτητα τοῦ πλοίου άλλες πιθανές πηγές άπό όρατά ίχνη στήν περιοχή καί κάθε σχετική έκθεση τής άπορρίψεως τοῦ πετρελαίου.

(4) Οί διατάξεις τής παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δέν θά έφαρμόζονται στίς άπορρίψεις καθαροῦ ή διαχωρισμένου έρματος. Οί διατάξεις τής ύποπαραγράφου (1) (β) τοῦ παρόντος κανονισμοῦ δέν θά έφαρμόζονται στήν άπόρριψη μίγματος πετρελαίου, πού χωρίς νά άραιωθῆ έχει περιεκτικότητα σέ πετρέλαιο, πού δέν ύπερβαίνει τά 15 μέρη στό έκατομμύριο.

(5) Καμμία άπόρριψη στήν θάλασσα δέν θά περιέχει χημικά ή άλλες ούσίες σέ ποσότητες ή συγκεντρώσεις πού είναι έπιβλαβείς γιά τό θαλάσσιο περιβάλλον ή άλλες ούσίες πού χρησιμοποιοῦνται γιά νά έξαπατήσουν τίς συνθήκες άπορρίψεως πού καθορίζονται στόν παρόντα Κανονισμό.

(6) Τά κατάλοιπα τοῦ πετρελαίου πού δέν μποροῦν νά άπορριφθοῦν στήν θάλασσα σύμφωνα μέ τίς παραγράφους (1), (2) καί (4) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θά παραμείνουν στό πλοῖο ή θά άπορριφθοῦν στίς έγκαταστάσεις ύποδοχής.

Κανονισμός 10

Μέθοδοι γιά τήν άποφυγή ρυπάνσεως άπό πετρέλαιο άπό πλοῖα πού ταξειδεύουν σέ ειδικές περιοχές.

(1) Κατά τήν έφαρμογή τοῦ παρόντος Παραρτήματος οί ειδικές περιοχές είναι ή Μεσόγειος Θάλασσα, ή περιοχή τής Βαλτικής Θάλασσας, ή περιοχή τοῦ Εύξείνου Πόντου, ή περιοχή τής 'Ερυθρᾶς θάλασσας καί ή περιοχή τῶν «Κόλπων» πού καθορίζονται ώς έξής:

(α) 'Η περιοχή τής Μεσογείου θαλάσσης σημαίνει τήν Μεσόγειο Θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων τῶν κόλπων καί τῶν θαλασσῶν έντός αύτής μέ σύνορο μεταξύ τής Μεσογείου Θαλάσσης καί τής Μαύρης Θάλασσας τόν παράλληλο 41°Β καί όριοθετουμένης στά δυτικά άπό τά στενά τοῦ GIBRALTAR μέ τόν μεσημβρινό τῶν 5° 36΄Δ.

(β) 'Η περιοχή τής Βαλτικής θάλασσας σημαίνει τήν Βαλτική Θάλασσα μέ τόν Κόλπο τής BOTHNIA, τό Κόλπο τής FINLAND καί τήν είσοδο στήν Βαλτική Θάλασσα περικλειομένη άπό τόν Παράλληλο τοῦ SKAW στό SKAGERRAK στίς 57°44.8΄Β.

(γ) 'Η περιοχή τοῦ Εύξείου Πόντου σημαίνει τόν Εύξεινο Πόντο μέ τό σύνορο μεταξύ τής Μεσογείου καί τοῦ Εύξείνου Πόντου, άποτελούμενο άπό τόν παράλληλο 41° Β.

(δ) 'Η περιοχή τής 'Ερυθρᾶς Θάλασσας σημαίνει τήν 'Ερυθρά Θάλασσα πού περιλαμβάνει τούς Κόλπους τοῦ SUEZ καί τής AQABA στά Νότια άπό τήν λοξοδρομική καμπύλη μεταξύ τοῦ RAS SI ANE (12°8.5΄ Β 43°19.6΄ Α) καί HUSN MURAD (12°40.4΄ Β, 43°30.2΄ Α).

(ε) 'Η περιοχή τῶν Κόλπων σημαίνει τήν θαλάσσια περιοχή πού κεῖται βορειοδυτικά τής λοξοδρομικής καμπύλης μεταξύ τοῦ RAS AL HADD (22°30΄ Β, 59°48΄ Α) καί RAS AL FASTEH (25°04΄ Β, 61°25΄ Α).

(2) (α) Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 11 τοῦ παρόντος Παραρτήματος κάθε άπόρριψη στήν θάλασσα πετρελαίου ή μείγματος πετρελαίου άπό οίοδήποτε πετρελαιοφόρο καί όποιοδήποτε πλοῖο 400 κόρων όλικής χωρητικότητος καί άνω, έκτός πετρελαιοφόρων θ' άπογορεύεται, όσο είναι , σέ ειδική περιοχή.

(β) Τέτοια πλοῖα πού βρίσκονται σέ ειδική περιοχή θά κρατᾶνε στό πλοῖο τίς άποστραγγίσεις πετρελαίου καί τῶν κατακαθημάτων, τό άκάθαρτο έρμα

καί τά νερά πλύσεως τῶν δεξαμενῶν καί θά τά ἀπορρίπτουν στίς ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς.

(3) (α) Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 11 τοῦ παρόντος Παραρτήματος κάθε ἀπόρριψη στήν θάλασα πετρελαίου ἤ μείγματος πετρελαίου ἀπό πλοῖο ὁλικῆς χωρητικότητος κάτω τῶν 400 κόρων ἐκτός πετρελαιοφόρων θ' ἀπαγορεύεται, ἐνῶ βρίσκεται σέ ειδική περιοχή, ἐκτός ἐάν ἡ περιεκτικότητα σέ πετρέλαιο τῶν ἀποβλήτων χωρίς διάλυση, δέν ὑπερβαίνει τά 15 μέρη στό ἑκατομμύριο ἤ ἐναλλακτικά, ὅταν οἱ ἀκόλουθες προϋποθέσεις πληροῦνται:

(ι) τό πλοῖο βρίσκεται σέ πορεία·

(ιι) ἡ περιεκτικότητα τοῦ πετρελαίου στά ἀπόβλητα εἶναι μικρότερη ἀπό 100 Μέρη στό ἑκατομμύριο·

(ιιι) ἡ ἀπόρριψις γίνεται τόσο μακρυά, ὅσον εἶναι δυνατόν ἀπό τήν ἀκτή, ἀλλά σέ καμμιά περίπτωση λιγώτερο ἀπό 12 ναυτικά μίλια ἀπό τήν πλησιέστερη ἀκτή.

(β) Καμμία ἀπόρριψη στήν θάλασσα δέν θά περιέχει χημικά ἤ ἄλλες οὐσίες σέ ποσότητες ἤ συγκεντρώσεις πού νά βλάπτουν τό θαλάσσιο περιβάλλον ἤ χημικά ἤ ἄλλες οὐσίες, πού χρησιμοποιοῦνται γιά νά ἐξαπατήσουν τίς διατάξεις περί ἀπορρίψεως, πού καθορίζονται στόν παρόντα Κανονισμό.

(γ) Τά κατάλοιπα πετρελαίου πού δέν μποροῦν νά ἀπορριφθοῦν στήν θάλασσα σύμφωνα μέ τήν ὑποπαράγραφο (α) τῆς παρούσης παραγράφου θά παραμένουν στό πλοῖο ἤ θά ἐκφορτώνονται σέ ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς.

(4) Οἱ διατάξεις τῶν Κανονισμῶν δέν θά ἐφαρμόζονται στίς ἀπορρίψεις καθαροῦ ἤ διαχωρισμένου ἕρματος.

(5) Τίποτα στόν παρόντα Κανονισμό δέν θ' ἀπαγορεύει ἕνα πλοῖο στό ταξείδι του, μόνο μέρος τοῦ ὁποίου εἶναι σέ εἰδική περιοχή, νά ἀπορρίπτει ἔξω ἀπό τήν εἰδική περιοχή σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(6) Ὁποτεδήποτε παρατηρηθοῦν ὁρατά ἴχνη πετρελαίου ἐπάνω ἤ κάτω ἀπό τήν ἐπιφάνεια τοῦ νεροῦ στήν ἄμεση γειτνίαση τοῦ πλοίου ἤ στά ἀπόνερα αὐτοῦ, οἱ Κυβερνήσεις τῶν Μερῶν τῆς Συμβάσεως κατά τήν ἔκταση πού λογικά μποροῦν νά ἐνεργήσουν θά πρέπει νά ἐρευνοῦν ἐγκαίρως τά γεγονότα, γιά νά ἐξάγουν συμπεράσματα, ἄν ἔχει λάβει χώρα παράβαση τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος κανονισμοῦ ἤ τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Ἡ ἔρευνα πρέπει νά περιλαμβάνει, ἰδιαίτερα, τίς καταστάσεις ἀνέμου καί θάλασσας, τήν πορεία καί τήν ταχύτητα τοῦ πλοίου, ἄλλες πιθανές πηγές τῶν ὁρατῶν ἰχνῶν στήν περιοχή καί κάθε σχετική ἔγγραφή ἀπορρίψεως πετρελαίου.

(7) Ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς στίς εἰδικές περιοχές:

(α) Περιοχές Μεσογείου, Εὐξείνου Πόντου καί Βαλτικῆς Θάλασσας

(ι) Ἡ Κυβέρνηση κάθε Μέρους τῆς Συμβάσεως, ἡ παραλιακή γραμμή τῆς ὁποίας συνορεύει μέ μία εἰδική περιοχή, ἀναλαμβάνει νά ἐξασφαλίσει ὄχι ἀργότερα ἀπό τήν 1 Ἰανουαρίου τοῦ 1977, ὅτι ὅλοι οἱ τερματικοί σταθμοί φορτώσεως πετρελαίου καί οἱ λιμένες μέ ἐπισκευαστικές βάσεις μέσα στήν εἰδική περιοχή θά εἶναι ἐφωδιασμένοι μέ ἐγκαταστάσεις ἐπαρκεῖς γιά τήν ὑποδοχή καί τήν κατεργασία ὅλου τοῦ ἀκαθάρτου ἕρματος καί τοῦ ὕδατος πλύσεως τῶν δεξαμενῶν ἀπό πετρελαιοφόρα. Ἐπιπροσθέτως ὅλοι οἱ λιμένες μέσα στήν εἰδική περιοχή θά διαθέτουν κατάλληλες ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς γιά ἄλλα κατάλοιπα καί μίγματα πετρελαίου ἀπό ὅλα τά πλοῖα. Αὐτές οἱ ἐγκαταστέσεις θά ἔχουν χωρητικότητα γιά νά ἀνταποκρίνονται στίς ἀνάγκες τῶν πλοίων πού τίς χρησιμοποιοῦν, χωρίς νά προκαλοῦν ἀδικαιολόγητη καθυστέρηση.

(ιι) Ἡ Κυβέρνηση κάθε Μέρους πού ἔχει στήν δικαιοδοσία της εἰσόδους σέ θαλάσσιους διαύλους μέ μικρό βάθος πρᾶγμα τό ὁποῖο θά μποροῦσε νά ἀπαιτήσει μείωση τοῦ βυθίσματος μέ τήν ἀπόρριψη ἕρματος, ἀναλαμβάνει νά ἐξασφαλίσει τήν διάθεση τῶν εὐκολιῶν, πού ἀναφέρονται στήν ὑποπαράγραφο (α) (ι) τῆς παρούσης παραγράφου, ἀλλά μέ τόν ὅρο, ὅτι τά πλοῖα, πού ὑποχρεοῦνται νά ἀπορρίπτουν ἀκάθαρτα ὑπολείμματα ἤ ἀκάθαρτο ἕρμα, μπορεῖ νά ἔχουν κάποια καθυστέρηση.

(ιιι) Κατά τήν διάρκεια τῆς περιόδου μεταξύ τῆς θέσεως σέ ἰσχύ τῆς παρούσης Συμβάσεως (ἐάν εἶναι νωρίτερα ἀπό τήν 1 Ἰανουαρίου 1977) καί τῆς 1 Ἰανουαρίου τοῦ 1977 τά πλοῖα ἐνῶ ταξειδεύουν σέ εἰδικές περιοχές θά συμμορφώνονται μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Ἐν τούτοις οἱ Κυβερνήσεις τῶν Μερῶν, οἱ παράκτιες γραμμές τῶν ὁποίων συνορεύουν μέ τίς εἰδικές περιοχές σύμφωνα μέ τήν παροῦσα ὑποπαράγραφο, μποροῦν νά καθιερώσουν μία ἡμερομηνία πρίν ἀπό τῆς 1 Ἰανουαρίου 1977, ἀλλά μετά τήν ἡμερομηνία τῆς θέσεως σέ ἰσχύ τῆς παρούσης Συμβάσεως ἀπό τήν ὁποία οἱ ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ σχετικά μέ τίς εἰδικές περιοχές θά ἔχουν ἐφαρμογή:

(1) ἐάν ὅλες οἱ ἐγκαταστασεις ὑποδοχῆς πού ἀπαιτοῦνται, εἶναι διαθέσιμες κατά τήν ἡμερομηνία, πού ἔχει ὁρισθεῖ· καί

(2) μέ τόν ὅρον, ὅτι τά ἐνδιαφερόμενα Μέρη θά ἀνακοινώσουν στόν Ὀργανισμό τήν ἡμερομηνία πού ὁρίσθηκε τουλάχιστον ἕξ μῆνες πρίν, γιά νά κοινοποιηθεῖ στά ἄλλα Μέρη.

(ιυ) Μετά ἀπό τήν 1 Ἰανουαρίου 1977 ἤ τήν ἡμερομηνία πού καθιερώθηκε σύμφωνα μέ τήν ὑποπαράγραφο (α) (ιιι) τῆς παρούσης παραγράφου, ἄν εἶναι ἐνωρίτερο, κάθε Μέρος θά γνωστοποιεῖ στόν Ὀργανισμό γιά τήν πληροφόρηση ὅλων τῶν συμβαλλομένων ἐνδιαφερομένων Κυβερνήσεων, ἐφ' ὅλων τῶν περιπτώσεων πού οἱ διευκολύνσεις θεωροῦνται ὅτι εἶναι ἀνεπαρκεῖς.

(β) Περιοχή τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης καί τῶν Κόλπων:

(ι) Ἡ Κυβέρνηση κάθε Μέρους, ἡ παραλιακή γραμμή τῆς ὁποίας συνορεύει μέ τίς εἰδικές περιοχές ἀναλαμβάνει νά διαβεβαιώσει, ὅσον εἶναι δυνατό πιό σύντομα ὅτι ὅλοι οἱ τερματικοί σταθμοί φορτώσεως πετρελαίου καί οἱ λιμένες μέ ἐπισκευαστικές βάσεις ἐντός αὐτῶν τῶν εἰδικῶν περιοχῶν, διαθέτουν ἐγκαταστάσεις ἐπαρκεῖς γιά τήν ὑποδοχή καί τήν κατεργασία ὅλου τοῦ ἀκαθάρτου ἕρματος καί τοῦ ὕδατος πλύσεως τῶν δεξαμενῶν ἀπό τά πετρελαιοφόρα. Ἐπιπροσθέτως ὅλα τά λιμάνια ἐντός αὐτῶν τῶν εἰδικῶν περιοχῶν θά ἐφοδιάζονται μέ ἐπαρκεῖς ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς γιά ἄλλα κατάλοιπα καί μίγματα πετρελαίου ἀπ' ὅλα τά πλοῖα. Οἱ εὐκολίες αὐτές θά ἔχουν ἐπαρκή χωρητικότητα γιά νά ἀναπροκριθοῦν στίς ἀνάγκες τῶν πλοίων πού νά τίς χρησιμοποιοῦν, χωρίς νά προκαλοῦν ἀδικαιολόγητη καθυστέρηση.

(ιι) Ἡ Κυβέρνηση πού ἔχει στήν δικαιοδοσία της εἰσόδους σέ θαλάσσιους διαύλους μέ μικρό βάθος πού ἴσως ἀπαιτοῦσαν μείωση τοῦ βυθίσματος μέ τήν ἀπόρριψη τοῦ ἕρματος, θά ἐξασφαλίζει τήν διάθεση τῶν διευκολύνσεων, πού ἀναφέρονται στήν ὑποπαράγραφο (β) (ι) τῆς παρούσης παραγράφου, ἀλλά μέ τόν ὅρο, τά πλοῖα πού ὑποχρεοῦνται νά ἐκκενώνουν ἀκάθαρτα ὑπολείμματα ἤ ἀκάθαρτο ἕρμα, ἴσως ὑφίστανται κάποια καθυστέρηση.

(ιιι) Κάθε ἐνδιαφερόμενο Μέρος θά γνωστοποιεῖ στόν Ὀργανισμό τά μέτρα πού ἐλήφθησαν σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῶν ὑποπαραγράφων (β) (ι) καί (ιι) τῆς παρούσης παραγράφου. Μετά τήν λήψη ἐπαρκῶν κοινοποιήσεων ὁ Ὀργανισμός θά ὁρίσει μία ἡμερομηνία κατά τήν ὁποία οἱ ἀπαιτήσεις αὐτοῦ τοῦ Κανονισμοῦ σέ σχέση μέ τήν ἐν λόγω περιοχή, θά ἐφαρμοσθοῦν. Ὁ Ὀργανισμός θά γνωστοποιεῖ σ' ὅλα τά Μέρη τήν ἡμερομηνία πού ὁρίσθηκε, ὄχι λιγώτερο ἀπό δώδεκα μῆνες πρίν ἀπό αὐτήν τήν ἡμερομηνία.

(ιυ) Κατά τήν διάρκεια τῆς περιόδου μεταξύ τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς παρούσης Συμβάσεως καί τῆς ἡμερομηνίας πού ὁρίσθηκε τά πλοῖα, ὅταν ταξειδεύουν στήν εἰδική περιοχή θά συμμορφώνονται μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(υ) Μετά ἀπ' αὐτή τήν ἡμερομηνία τά πετρελαιοφόρα πού φορτώνουν σέ λιμάνια αὐτῶν τῶν εἰδικῶν περιοχῶν ὅπου τέτοιες διευκολύνσεις, δέν εἶναι ἀκόμα διαθέσιμες, θά συμμορφώνονται ἐπίσης μέ τίς ἀπαιτήσεις αὐτοῦ τοῦ Κανονισμοῦ. Ἐν τούτοις τά πετρελαιοφόρα πού εἰσέρχονται σέ αὐτές τίς εἰδικές περιοχές γιά νά φορτώσουν θά λαμβάνουν κάθε πρόνοια νά εἰσέρχωνται στήν περιοχή μέ καθαρό ἕρμα.

(υι) Μετά ἀπό τήν ἡμερομηνία πού θά ἐφαρμοσθοῦν οἱ ἀπαιτήσεις γιά τήν ἐν λόγω εἰδική περιοχή κάθε Μέρος θά γνωστοποιεῖ στόν Ὀργανισμό γιά τήν διαβίβαση στά ἐνδιαφερόμενα Μέρη ὅλες τίς περιπτώσεις πού οἱ διευκολύνσεις θεωροῦνται ὅτι εἶναι ἀνεπαρκεῖς.

(υιι) Τουλάχιστον οἱ ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς, ὅπως ὁρίζεται στόν Κανονισμό 12 τοῦ παρόντος Παραρτήματος θά ὑπάρχουν διαθέσιμες ἀπό τῆς 1 Ἰανουαρίου 1977 ἤ ἕνα χρόνο μετά τήν ἡμερομηνία τῆς θέσεως σέ ἰσχύ τῆς παρούσης Συμβάσεως, ὁποιαδήποτε ἀπό τίς δύο ἡμερομηνίες εἶναι μεταγενεστέρα.

Κανονισμός 11

Ἐξαιρέσεις

Οἱ Κανονισμοί 9 καί 10 τοῦ παρόντος Παραρτήματος δέν θά ἐφαρμόζονται:

(α) στήν ἀπόρριψη στήν θάλασσα πετρελαίου ἤ μίγματος πετρελαίου ἀναγκαίου γιά τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου ἤ γιά τήν διάσωση ἀνθρώπινης ζωῆς στήν θάλασσα· ἤ

(β) στήν ἀπόρριψη στήν θάλασσα πετρελαίου ἤ μίγματος πετρελαίου πού προκλήθηκε ἀπό βλάβη τοῦ πλοίου ἤ τοῦ ἐξοπλισμοῦ του:

(ι) μέ τόν ὅρο ὅτι ἔχουν ληφθεῖ ὅλες οἱ εὔλογες προφυλάξεις μετά ἀπό τήν βλάβη ἤ τήν ἀνακάλυψη διαρροῆς γιά τήν ἐξουδετέρωση ἤ τήν ἐλάττωση αὐτῆς· καί

(ιι) ἐκτός ἐάν ὁ πλοιοκτήτης ἤ ὁ πλοίαρχος ἐνήργησε μέ πρόθεση νά προκαλέση βλάβη ἤ μέ ἀμέλεια καί μέ ἐπίγνωση ὅτι ἡ βλάβη πιθανῶς θά προκαλεῖτο· ἤ

(γ) στήν ἀπόρριψη στήν θάλασσα οὐσιῶν πού περιέχουν πετρέλαιο μετά ἀπό ἔγκριση τῆς Ἀρχῆς ὅταν ἔγινε, μέ σκοπό νά καταπολεμηθεῖ συγκεκριμένο περιστατικό ρυπάνσεως ὥστε νά περιορισθεῖ ἡ βλάβη ἀπό τήν ρύπανση. Ἡ τοιούτου εἴδους ἀπόρριψη θά τελεῖ ὑπό τήν αἵρεση τῆς ἐγκρίσεως τῆς Κυβερνήσεως στήν δικαιοδοσία τῆς ὁποίας ὑπάρχη πρόθεση νά πραγματοποιηθεῖ.

Κανονισμός 12

'Εγκαταστάσεις ὑποδοχῆς

(1) Σύμφωνα μέ τούς ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 10 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ἡ Κυβέρνηση κάθε Μέρους ἀναλαμβάνει τήν ὑποχρέωση νά διαθέτει σ' ὅλους τούς σταθμούς πού γίνεται ἡ φόρτωση πετρελαίου, στούς λιμένες μέ ἐπισκευαστικές βάσεις καί σ' ἄλλους λιμένες στούς ὁποίους τά πλοῖα ἔχουν νά ἐκφορτώσουν κατάλοιπα πετρελαίου, ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς καταλοίπων καί μιγμάτων πετρελαίου ἀπό τά πετρελαιοφόρα καί τἆλλα πλοῖα, ἐπαρκεῖς ν' ἀνταποκριθοῦν στίς ἀνάγκες τῶν πλοίων, πού τίς χρησιμοποιοῦν, χωρίς νά προκαλεῖται ἀδικαιολόγητη καθυστέρηση στά πλοῖα.

(2) 'Εγκαταστάσεις ὑποδοχῆς σύμφωνα μέ τήν παράγραφο (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θά προβλέπονται:

(α) σέ ὅλους τούς λιμένες καί σταθμούς, ὅπου ἀργό πετρέλαιο φορτώνεται σέ πετρελαιοφόρα, πού ἔχουν, πρό τῆς ἀφίξεώς των συμπληρώσει ταξείδι μέ ἕρμα, διαρκείας ὄχι μεγαλυτέρας τῶν 72 ὡρῶν ἤ ἀποστάσεως μεγαλυτέρας ἀπό 1.200 ν. μίλια·

(β) σέ ὅλους τούς λιμένες καί σταθμούς, ὅπου πετρέλαιο πού δέν εἶναι ἀργό πετρέλαιο χύδην, φορτώνεται κατά μέσον ὅρον σέ ποσότητα περισσότερη ἀπό 1.000 μετρικούς τόννους τήν ἡμέρα·

(γ) σέ ὅλους τούς λιμένες πού ἔχουν ἐπισκευαστικές βάσεις ἤ δυνατότητες καθαρισμοῦ δεξαμενῶν·

(δ) σέ ὅλους τούς λιμένες καί σταθμούς πού ἐξυπηρετοῦν πλοῖα ἐφοδιασμένα μέ δεξαμενές καταλοίπων πού ἀπαιτοῦνται ἀπό τόν Κανονισμό 17 τοῦ παρόντος Παραρτήματος·

(ε) σέ ὅλους τούς λιμένες ὡς πρός τά ὕδατα τῶν διπυθμένων πού περιέχουν πετρέλαιο καί ἄλλα κατάλοιπα, πού δέν μποροῦν νά ἀπορριφθοῦν σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος· καί

(στ) σέ ὅλους τούς λιμένες φορτώσεως φορτίων χύδην γιά τά κατάλοιπα πετρελαίου ἀπό πλοῖα πολλαπλοῦ φορτίου, πού δέν μποροῦν νά ἀπορριφθοῦν σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(3) 'Η χωρητικότητα τῶν ἐγκαταστάσεων ὑποδοχῆς θά εἶναι ὡς ἀκολούθως:

(α) Σταθμοί φορτώσεως ἀργοῦ πετρελαίου θά ἔχουν ἐπαρκεῖς ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς γιά νά δέχονται πετρέλαιο καί μείγματα πετρελαίου, πού δέν μποροῦν νά ἀπορριφθοῦν σύμφωνα μέ τους ὅρους τοῦ Κανονισμοῦ 9 (1) (α) τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἀπό ὅλα τά πετρελαιοφόρα σέ ταξείδια καθοριζόμενα στήν παράγραφο (2) (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(β) Λιμένες καί σταθμοί φορτώσεως πού ἀναφέρονται στήν παράγραφο (2) (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θά ἔχουν ἐπαρκεῖς ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς, νά δέχονται πετρέλαιο ἤ μίγματα πετρελαίου πού δέν μποροῦν νά ἀπορριφθοῦν σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 9(1) (α) τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἀπό πετρελαιοφόρα πού φορτώνουν πετρέλαιο πού δέν εἶναι ἀργό πετρέλαιο χύδην.

(γ) Ὅλοι οἱ λιμένες, πού κυρίως ἔχουν ἐπισκευαστικές βάσεις ἤ ἐγκαταστάσεις καθαρισμοῦ δεξαμενῶν, θα ἔχουν ἐπαρκεῖς ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς, νά παραλαμβάνουν ὅλα τά κατάλοιπα καί τά μίγματα πετρελαίου, πού μένουν στά σκάφη γιά ἀποβολή ἀπό τά πλοῖα, πρίν αὐτά εἰσέλθουν στά ναυπηγεῖα ἤ στίς ἐγκαταστάσεις καθαρισμοῦ δεξαμενῶν.

(δ) Ὅλες οἱ ἐγκαταστάσεις πού διατίθενται σέ λιμένες καί σταθμούς σύμφωνα μέ τήν παράγραφο (2) (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θά εἶναι ἐπαρκεῖς νά παραλαμβάνουν ὅλα τά ὕδατα τῶν διπυθμένων καί τά ἄλλα κατάλοιπα, σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 17 τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἀπ' ὅλα τά πλοῖα πού ἀναμένονται πιθανῶς νά προσεγγίσουν σέ αὐτούς τούς λιμένες ἤ τούς σταθμούς.

(ε) Ὅλες οἱ ἐγκαταστάσεις πού διατίθενται στούς λιμένες καί σταθμούς σύμφωνα μέ τόν παρόντα Κανονισμό θά εἶναι ἐπαρκεῖς γιά νά δέχονται ὕδατα διπυθμένων καί ἄλλα κατάλοιπα πού δέν μποροῦν νά ἀπορριφθοῦν σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(στ) Οἱ ἐγκαταστάσεις πού διατίθενται στούς λιμένες φορτώσεως φορτίων χύδην θά πρέπει νά λαμβάνουν ὑπόψη καταλλήλως τά είδικά προβλήματα πλοίων πολλαπλοῦ φορτίου.

(4) Οἱ ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς ὅπως περιγράφονται στίς Παραγράφους (2) καί (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ πρέπει νά λειτουργήσουν τό ἀργότερον ἐντός ἔτους ἀπό τήν ἡμερομηνία, πού ἡ παροῦσα Σύμβαση θά τεθῆ σέ ἰσχύ ἤ τήν 1 'Ιανουαρίου τοῦ 1977, ὁποιαδήποτε ἀπό τίς δύο ἡμερομηνίες εἶναι ἀργότερα.

(5) Κάθε μέρος θά γνωστοποιεῖ στόν 'Οργανισμό πρός πληροφόρηση τῶν ἐνδιαφερομένων Μερῶν ὅλες τίς περιπτώσεις κατά τίς ὁποῖες οἱ ἐγκαταστάσεις πού προβλέπονται ἀπό τόν παρόντα Κανονισμό θεωροῦνται ἀνεπαρκεῖς.

Κανονισμός 13

Πετρελαιοφόρα διαχωριζομένου ἕρματος

(1) Κάθε νέο πετρελαιοφόρο νεκροῦ βάρους 70.000 τόννων καί ἄνω θά ἐφοδιάζεται μέ διαχωριζόμενες δεξαμενές ἕρματος καί θά συμμορφώνεται μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(2) 'Η χωρητικότητα τῶν διαχωριζομένων δεξαμενῶν ἕρματος θά καθορίζεται κατά τρόπον, πού τό πλοῖο θά μπορεῖ νά ταξειδέψη ἀσφαλῶς ἑρματισμένο, χωρίς τήν ἀνάγκη χρησιμοποιήσεως δεξαμενῶν φορτίου γιά ἕρμα ἐκτός ὅπως προβλέπεται στήν παράγραφο 3 τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Σέ κάθε περίπτωση πάντως ἡ χωρητικότης τῶν διαχωριζομένων δεξαμενῶν ἕρματος θά εἶναι τουλάχιστο τέτοια πού σέ κάθε κατάσταση ἑρματισμοῦ σέ ὅλη τήν διάρκεια τοῦ ταξειδιοῦ, περιλαμβανομένης καί τῆς καταστάσεως τοῦ σκάφους κενοῦ καί μέ ἕρμα μόνο στίς διαχωριζόμενες δεξαμενές, βυθίσματα καί διαγωγή νά συμφωνοῦν μέ τίς ἀκόλουθες ἀπαιτήσεις:

(α) τό βύθισμα γάστρας στό μέσον τοῦ πλοίου (dm) σέ μέτρα (χωρίς νά λαμβάνονται ὑπόψη οἱ παραμορφώσεις τοῦ πλοίου) θά εἶναι τουλάχιστο ἴσο μέ:

$$dm = 2.0 + 0.02L\cdot$$

(β) τά βυθίσματα στήν πρωραία καί πρυμναία κατακόρυφο θά ἀναπροκρίνονται σέ ἐκεῖνα πού καθορίζονται ἀπό τό βύθισμα τοῦ πλοίου στό μέσον (dm), ὅπως καθορίζονται στήν παράγραφο (α) σέ συσχετισμό μέ τήν διαγωγή, ὄχι μεγαλύτερο ἀπό 0.015L, μέ τό πλοῖο ἔμπρυμνο· καί

(γ) σέ κάθε περίπτωση τό βύθισμα στήν πρυμναία κατακόρυφο δέν θά εἶναι λιγώτερο ἀπό τό ἀπαραίτητο, γιά πλήρη βύθιση τῆς ἕλικος (ἤ τῶν ἑλίκων),

(3) Σέ καμμία περίπτωση δέν θά ὑπάρχει ἕρμα στίς δεξαμενές πετρελαίου ἐκτός σέ καιρικές συνθῆκες τόσο σοβαρές, ὥστε κατά τήν γνώμη τοῦ πλοιάρχου νά κριθῆ ἀπαραίτητο νά ἑρματισθοῦν δεξαμενές πετρελαίου γιά τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου. Τό ἕρμα σέ αὐτήν τήν περίπτωση πού ὑπάρχει στίς δεξαμενές πετρελαίου θά παραλαμβάνεται καί θά ἐκφορτώνεται, σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 9 καί σύμφωνα μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 15 τοῦ παρόντος Παραρτήματος καί θ' ἀναφέρεται στό Βιβλίο πετρελαίου, ὅπως ἀναφέρεται στόν Κανονισμό 20 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(4) Κάθε πετρελαιοφόρο γιά τό ὁποῖον δέν προβλέπεται ἡ ὕπαρξη διαχωρισμένων δεξαμενῶν ἕρματος, σύμφωνα μέ τήν παράγραφο (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, μπορεῖ ὡστόσο νά χαρακτηρισθεῖ σάν πλοῖο διαχωριζομένου ἕρματος, ὑπό τόν ὅρο, ὅτι σέ περίπτωση πετρελαιοφόρου μήκους 150 μέτρων καί ἄνω, πληροῖ τίς ἀπαιτήσεις τῶν παραγράφων (2) καί (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καί σέ περίπτωση πετρελαιοφόρου μικρότερου τῶν 150 μέτρων μήκους οἱ καταστάσεις διαχωριζομένου ἕρματος ἱκανοποιοῦν τήν 'Αρχή.

Κανονισμός 14

Διαχωρισμός πετρελαίου καί ὑδάτινου ἕρματος

(1) Πλήν τῆς περιπτώσεως πού προβλέπεται στην παράγραφο (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, σέ νέα πλοῖα 4.000 τόννων ὁλικῆς χωρητικότητος καί ἄνω πού δέν εἶναι πετρελαιοφόρα καί γιά νέα πετρελαιοφόρα 150 τόννων ὁλικῆς χωρητικότητος καί ἄνω οἱ δεξαμενές πετρελαίου δέν θά μεταφέρουν ἕρμα.

(2) Σέ ἀνώμαλες συνθῆκες ἤ σέ περίπτωση πού ἡ ἀνάγκη μεταφορᾶς μεγάλης ποσότητος καυσίμου πετρελαίου καθιστᾶ ἀναγκαία τήν μεταφορά ἀκαθάρτου ἕρματος σέ ὁποιαδήποτε δεξαμενή καυσίμου πετρελαίου, αὐτό τό ἕρμα θ' ἀποβάλλεται σέ ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς ἤ στήν θάλασσα σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 9 χρησιμοποιώντας τόν ἐξοπλισμό πού καθορίζεται στόν Κανονισμό 16(2) τοῦ παρόντος Παραρτήματος καί θά γίνει ἀναφορά τοῦ γεγονότος στό Βιβλίο Πετρελαίου.

(3) Ὅλα τἆλλα πλοῖα θά συμμορφώνονται μέ τίς ἀπαιτήσεις τῆς Παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ὅσο εἶναι εὔλογο καί πρακτικό.

Κανονισμός 15

'Αποθήκευση τοῦ πετρελαίου στό πλοῖο

(1) Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῶν παραγράφων (5) καί (6) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, πετρελαιοφόρα 150 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος καί ἄνω, θά εἶναι ἐξοπλισμένα μέ ἐγκαταστάσεις πληροῦσες τίς ἀπαιτήσεις τῶν παραγράφων (2) καί (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ μέ τόν ὅρο, ὅτι στήν περίπτωση τῶν ὑπαρχόντων δεξαμενοπλοίων οἱ ἀπαιτήσεις γιά συστήματα αὐτόματης παρακολουθήσεως καί ἐλέγχου ἀπορρίψεων καί οἱ διατάξεις δεξαμενῶν ἀκαθάρτων ὑπολειμμάτων θά ἐφαρμοσθοῦν τρία ἔτη μετά τήν θέση σέ ἰσχύ, τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(2) (α) 'Επαρκῆ μέσα θά παρέχονται γιά τόν καθαρισμό τῶν δεξαμενῶν φορτίου καί τήν μετάγγιση τοῦ ὑπολειπομένου ἀκαθάρτου ἕρματος καί τῶν ὑπολειμμάτων τοῦ καθαρισμοῦ τῶν δεξαμενῶν ἀπό τίς δεξαμενές φορτίου σέ δεξαμενή καταλοίπων, ἐγκεκριμένη ἀπό τήν 'Αρχή. Στά ὑπάρχοντα δεξαμενόπλοια κάθε δεξαμενή φορτίου, μπορεῖ νά θεωρηθεῖ σάν δεξαμενή καταλοίπων.

(β) Μέ αὐτό τό σύστημα θά προβλέπονται διατάξεις γιά τήν μεταφορά καταλοίπων πετρελαίου σέ δεξαμενή ἤ σύστημα δεξαμενῶν καταλοίπων κατά τέτοιο τρόπο ὥστε κάθε ἀπόρριψη ἀποβλήτων στήν θάλασσα νά γίνεται σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(γ) Οἱ διατάξεις τῆς δεξαμενῆς ἤ τοῦ συνδυασμοῦ δεξαμενῶν καταλοίπων θά ἔχουν τήν ἀπαραίτητη χωρητικότητα γιά ν' ἀποθηκεύουν τά κατάλοιπα, πού δημιουργοῦνται ἀπό τό πλύσιμο τῶν δεξαμενῶν, τά κατάλοιπα πετρελαίου καί τά κατάλοιπα ἀκαθάρτου ἕρματος, ἀλλά συνολικά δέν θά εἶναι λιγώτερο ἀπό τό 3% τῆς συνολικῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου σέ μεταφερόμενο πετρέλαιο, ἐκτός ἐάν ὑπάρχουν διαχωριζόμενες δεξαμενές ἕρματος σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 13 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ἤ ἐάν δέν ὑπάρχουν συστήματα ἀπαιτοῦντα χρησιμοποίηση ὕδατος ἐπί πλέον ἐκείνου τοῦ καθαρισμοῦ (ΤΖΙΦΑΡΙΑ) ὁπότε ἡ 'Αρχή μπορε νά δεχθῆ 2%. Νέα δεξαμενόπλοια ἄνω τῶν 70.000 τόννων νεκροῦ βάρους θά εἶναι ἐφοδιασμένα μέ δύο τοὐλάχιστον δεξαμενές καταλοίπων.

(δ) Οἱ δεξαμενές καταλοίπων θά ἔχουν σχεδιασθεῖ ἔτσι ὅσον ἀφορᾶ τήν θέση τῶν βαλβίδων εἰσαγωγῆς καί ἐξαγωγῆς, τῶν διαφραγμάτων ἤ ὑδροφραγμάτων, ἐάν ὑπάρχουν, ὥστε ν' ἀποφεύγεται τό πετρέλαιο ἤ τό γαλάκτωμα νά στροβιλίζεται ὑπερβολικά ἤ παρασύρεται ἀπό τό ὕδωρ.

(3) (α) Θά τοποθετηθεῖ σύστημα αὐτόματης παρακολουθήσεως καί ἐλέγχου τῶν ἀπορρίψεων. Γιά τήν σχεδίαση τοῦ μετρητοῦ περιεκτικότητος πετρελαίου, πού θά τοποθετεῖται στό σύστημα, ἡ 'Αρχή θά λαμβάνει ὑπ' ὄψη τίς προδιαγραφές πού ἔχει ὑποδείξει ὁ 'Οργανισμός.* Συσκευή καταγραφῆς θά τοποθετηθεῖ στό σύστημα & θά παρέχει συνεχῆ καταγραφή τῆς ἀπορρίψεως σέ λίτρα ἀνά ναυτικό μίλι καί τήν συνολική ποσότητα πού ἀπορρίφθηκε ἤ τήν περιεκτικότητα σέ πετρέλαιο καί τόν ρυθμό τῆς ἀπορρίψεως. Αὐτή ἡ καταγραφή θά δύναται νά πιστοποιῆ τόν χρόνο καί τήν ἡμερομηνία καί θά φυλλάσσεται στό πλοῖο τοὐλάχιστον τρία ἔτη. Τό σύστημα αὐτόματης παρακολουθήσεως καί ἐλέγχου ἀπορρίψεως θά λειτουργεῖ ὅταν ὑπάρχει ἀπόρριψη ἀποβλήτων ἀπό ἐκροή στήν θάλασσα καί θά ἐξασφαλίζει, ὅτι κάθε ἀπόρριψη μίγματος πετρελαίου θά σταματᾶ αὐτόματα ὅταν ἡ στιγμιαία ποσότητα τῆς ἀπορρίψεως τοῦ πετρελαίου ὑπερβαίνει τό ἐπιτρεπόμενο ἀπό τόν Κανονισμό 9 (1) (α) τοῦ παρόντος Παραρτήματος ὅριο. Κάθε ἀνωμαλία τοῦ συστήματος αὐτόματης παρακολουθήσεως καί ἐλέγχου θά σταματᾶ τήν ἀπόρριψη καί θά σημειώνεται στό Βιβλίο πετρελαίου. Θά προβλέπεται μία ἐναλλακτική μέθοδος χειροκίνητη πού θά μπορεῖ νά χρησιμοποιηθῆ στήν περίπτωση τέτοιας ἀνωμαλίας, ἀλλά ἡ ἐλαττωματική μονάδα θά ἐπισκευάζεται πρίν τό πετρελαιοφόρο ἀρχίζει τό ἑπόμενο ταξείδι μέ ἕρμα, ἐκτός ἐάν κατευθύνεται σέ ἐπισκευαστική βάση. Τά ὑπάρχοντα δεξαμενόπλοια θά συμμορφώνονται μέ τίς διατάξεις πού καθορίζονται ἀνωτέρω, ἐκτός ἐάν ἡ διακοπή τῆς ἀπορρίψεως μπορεῖ νά γίνη χειροκινήτως καί ὁ ρυθμός τῆς ἀπορρίψεως μπορεῖ νά ἐκτιμηθῆ ἀπό τά χαρακτηριστικά τῆς ἀντλίας.

(β) 'Αποτελεσματικοί ἀνιχνευτές τῆς διαχωριστικῆς ἐπιφανείας πετρελαίου /ὕδατος ἐγκεκριμένοι ἀπό τήν 'Αρχή θά ὑπάρχουν γιά ἕνα σύντομο καί ἀκριβῆ προσδιορισμό τῆς διαχωριστικῆς ἐπιφάνειας ὕδατος/πετρελαίου στίς δεξαμενές καταλοίπων καί θά εἶναι διαθέσιμοι γιά χρήση σέ ἄλλες δεξαμενές, ὅπου ὁ διαχωρισμός πετρελαίου/ὕδατος εἶναι κατορθωτός καί ἀπ' ὅπου πρόκειται νά ἀπορριφθοῦν κατάλοιπα ἀπ' εὐθείας στήν θάλασσα.

(γ) 'Οδηγίες γιά τήν λειτουργία τοῦ συστήματος θά ὑπάρχουν, σύμφωνα μέ ἐγχειρίδιο λειτουργίας ἐγκεκριμένο ἀπό τήν 'Αρχή. Θά καλύπτουν λειτουργίες τόσον αὐτόματες, ὅσο καί χειροκίνητες καί θά ἔχουν σκοπό τήν ἐξασφάλιση, ὅτι σέ καμμιά περίπτωση δέν θά ἀπορριφθῆ πετρέλαιο παρά μόνο σύμφωνα μέ τίς συνθῆκες πού καθορίζονται στόν Κανονισμό 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.**

(4) Οἱ διατάξεις τῶν παραγράφων (1), (2) καί (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δέν θά ἐφαρμόζονται σέ πετρελαιοφόρα ὁλικῆς χωρητικότητος κάτω τῶν 150 κόρων, γιά τά ὁποῖα ὁ ἔλεγχος τῆς ἀπορρίψεως πετρελαίου κατά τόν Κανονισμό 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος θά γίνεται μέ τήν κατακράτηση τοῦ πετρελαίου στό πλοῖο καί ἐν συνεχεία τήν ἀπόρριψη ὅλων τῶν ἀκαθάρτων ἀποπλυμάτων στίς ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς. 'Η ὁλική ποσότητα τοῦ πετρελαίου καί τοῦ ὕδατος πού χρησιμοποιήθηκε γιά καθαρισμό καί μεταφέρθηκε στήν δεξαμενή καταλοίπων ἀναφέρεται στό Βιβλίο Πετρελαίου. Αὐτή ἡ ὁλική ποσότητα θά ἀπορρίπτεται στίς ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς, ἐκτός ἐάν ἐπαρκεῖς διατάξεις ἐξασφαλίζουν, ὅτι κάθε ποσότης ἀποβλήτων πού ἐπιτρέπεται νά ἀπορριφθεῖ στήν θάλασσα, παρακολουθεῖται ἀποτελεσματικά, ὥστε νά ἐξασφαλίζεται ὅτι συμμορφώνεται μέ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(5) 'Η 'Αρχή μπορεῖ νά παραιτηθεῖ τῶν ἀπαιτήσεων τῶν παραγράφων (1), (2) καί (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ γιά κάθε πετρελαιοφόρο πού ἀποκλειστικῶς κάνει ταξείδια 72 ὡρῶν ἤ ὀλιγώτερο σέ διάρκεια καί σέ ἀπόσταση 50 μιλίων ἀπό τήν πλησιέστερη ἀκτή, ἐφ' ὅσον τό πετρελαιοφόρο δέν ὑποχρεοῦται νά φέρει καί δέν φέρει Διεθνές Πιστοποιητικό γιά τήν 'Αποφυγή Ρυπάνσεως (1973). Μία τέτοια ἀπαλλαγή θά ὑπόκειται στήν ἀπαίτηση ὅτι τό πετρελαιοφόρο θά κατακρατεῖ εἰς τό σκάφος ὅλα τά μίγματα πετρελαίου πού ἀκολούθως θά ἀπορρίπτονται στίς ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς καί στήν πιστοποίηση ἀπό τήν 'Αρχή ὅτι οἱ διαθέσιμες ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς τῶν μιγμάτων πετρελαίου θά εἶναι ἐπαρκεῖς.

(6) 'Εάν κατά τήν ἄποψη τοῦ 'Οργανισμοῦ, ἐξοπλισμός πού ἀπαιτεῖται σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 9 (1) (α) (vι) τοῦ παρόντος Παραρτήματος πού ὁρίζεται στήν ὑποπαράγραφο (3) (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δέν εἶναι ἐφικτός γιά παρακολούθηση τῆς ἀπορρίψεως ἐλαφρῶν διϋλισμένων προϊόντων (λευκῶν πετρελαίων) ἡ 'Αρχή μπορεῖ νά ἀπαλλάξει τῆς ἀπαιτήσεως συμμορφώσεως πρός αὐτήν τήν ὑποχρέωση τό πλοῖο, ὑπό τήν προϋπόθεση ὅτι ἡ ἀπόρριψη θά ἐπιτραπῆ μόνον σύμφωνα μέ τήν διαδικασία τήν ὁριζόμενη ἀπό τόν 'Οργανισμό καί ἡ ὁποία θά ἱκανοποιεῖ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 9(1) (α) τοῦ παρόντος Παραρτήματος, πλήν τῆς ὑποχρεώσεως τοῦ νά ἔχει σέ λειτουργία ἕνα σύστημα αὐτόματης παρακολουθήσεως καί ἐλέγχου τῆς ἀπορρίψεως πετρελαίου. 'Ο 'Οργανισμός θά ἐπανεξετάζει τήν διαθεσιμότητα τοῦ ἐξοπλισμοῦ κατά διαστήματα πού δέν ὑπερβαίνουν τούς δώδεκα μῆνες.

(7) Οἱ ἀπαιτήσεις τῶν παραγράφων (1), (2) καί (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δέν θά ἐφαρμόζονται στά πετρελαιοφόρα πού μεταφέρουν ἄσφαλτο γιά τά ὁποῖα ὁ ἔλεγχος τῆς ἀπορρίψεως τῆς ἀσφάλτου κατά τόν Κανονισμό 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος θά γίνεται ἀπό τήν κατακράτηση τῶν ὑπολειμμάτων τῆς ἀσφάλτου στό πλοῖο καί τήν ἀπόρριψη ὅλων τῶν ἀκαθάρτων ἀποπλυμάτων στίς ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς.

Κανονισμός 16

Σύστημα αὐτόματης παρακολουθήσεως καί ἐλέγχου τοῦ πετρελαίου πού ἀπορρίπτεται καί συσκευή διαχωριστῆρος πετρελαίου / ὕδατος.

(1) Κάθε πλοῖο 400 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος καί ἄνω θά εἶναι ἐφωδιασμένο μέ μία συσκευή διαχωριστῆρος πετρελαίου/ὕδατος ἤ σύστημα διϋλίσεως τό ὁποῖον θά ἀνταποκρίνεται πρός τίς διατάξεις τῆς παραγράφου (6) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Κάθε πλοῖο τό ὁποῖο μεταφέρει μεγάλες ποσότητες καυσίμου πετρελαίου θά συμμορφώνεται μέ τήν παράγραφο (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἤ τήν παράγραφο (1) τοῦ Κανονισμοῦ 14.

(2) Σέ κάθε πλοῖο 10.000 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος καί ἄνω θά τοποθετεῖται:

(α) ἐπιπροσθέτως πρός τίς διατάξεις τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἕνα σύστημα αὐτόματης παρακολουθήσεως καί ἐλέγχου τῆς ἀπορρίψεως πετρελαίου πού θά συμμορφώνεται μέ τήν παράγραφο (5) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ· ἤ

(β) σάν μία ἐναλλακτική λύση τῶν ἀπαιτήσεων τῆς παραγράφου (1) καί τῆς ὑποπαραγράφου (2) (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ μέ μία συσκευή διαχωριστῆρος πετρελαίου /ὕδατος ἡ ὁποία θά εἶναι σύμφωνη μέ τήν παράγραφο (6) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καί ἕνα σύστημα ἀποτελεσματικῆς διϋλίσεως, τό ὁποῖο θά συμμορφώνεται μέ τήν παράγραφο (7) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(3) 'Η 'Αρχή θά ἐξασφαλίζει, ὅτι πλοῖα κάτω τῶν 400 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος, εἶναι ἐξοπλισμένα, ὅσο εἶναι πρακτικῶς δυνατόν γιά νά κατακρατοῦν στό πλοῖο τό πετρέλαιο ἤ τά μίγματα πετρελαίου ἤ νά ἀπορρίπτουν αὐτά σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 (1) (β) τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(4) Γιά τά ὑπάρχοντα πλοῖα οἱ ἀπαιτήσεις τῶν παραγράφων (1), (2) καί (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θά ἐφαρμοσθοῦν τρία ἔτη μετά ἀπό τήν ἡμερομηνία θέσεως σέ ἰσχύ τῆς παρούσης συμβάσεως.

(5) Τά συστήματα αὐτόματης παρακολουθήσεως καί ἐλέγχου τῆς ἀπορρίψεως πετρελαίου θά εἶναι τύπου ἐγκεκριμένου ἀπό τήν 'Αρχή. Γιά τήν σχεδίαση τοῦ μετρητοῦ περιεκτικότητος πετρελαίου, τό ὁποῖο θά ἐνσωματώνεται στό σύστημα, ἡ 'Αρχή θά λαμβάνει ὑπ' ὄψη τίς προδιαγραφές τίς ὁποῖες ἔχει ὑποδείξει ὁ 'Οργανισμός.* Συσκευή καταγραφῆς θά τοποθετηθεῖ στό σύστημα γιά τήν συνεχῆ καταγραφή τῆς περιεκτικότητος πετρελαίου σέ μέρη ἀνά ἑκατομμύριο. Αὐτή ἡ καταγραφή θά δύναται νά πιστοποιηθεῖ ὡς πρός τό χρόνο καί τήν ἡμερομηνία καί θά φυλάσσεται ἐπί τρία ἔτη τοὐλάχιστον. Τό σύστημα αὐτόματης παρακολουθήσεως καί ἐλέγχου τῆς ἀπορρίψεως θά λειτουργεῖ, ὅταν ἀπορρίπτονται ἀπόβλητα στήν θάλασσα καί θά εἶναι ἔτσι ὥστε νά ἐξασφαλίζει, ὅτι κάθε ἀπόρριψη μίγματος πετρελαίου θά σταματᾶ αὐτόματα ἐάν ἡ περιεκτικότητα πετρελαίου τῶν ἀποβλήτων ὑπερβαίνει τό ἐπιτρεπόμενον ὑπό τοῦ Κανόνισμοῦ 9(1) (β) τοῦ παρόντος Παραρτήματος ὅριο. Κάθε ἀνωμαλία τοῦ συστήματος αὐτόματης παρακολουθήσεως καί ἐλέγχου τῆς ἀπορρίψεως θά σταματᾶ τήν ἀπόρριψη καί θά σημειώνεται στό Βιβλίο Πετρελαίου. 'Η μονάδα πού ὑπέστη βλάβη ἐπισκευάζεται πρίν τό πλοῖο ἀρχίσει τό ἑπόμενο ταξείδι του, ἐκτός ἐάν κατευθύνεται πρός ἐπισκευαστική βάση. Τά ὑπάρχοντα πλοῖα θά συμμορφώνονται μέ ὅλες τίς διατάξεις πού περιέχονται ἀνωτέρω ἐκτός ἀπό τήν διακοπή τῆς ἀπορρίψεως πού μπορεῖ νά γίνει χειροκίνητα.

(6) Οἱ συσκευές διαχωριστῆρος πετρελαίου/ὕδατος ἤ σύστημα διϋλίσεως πετρελαίου θά εἶναι τύπου ἐγκεκριμένου ἀπό τήν 'Αρχή καί θά εἶναι κατά τέτοιο τρόπο κατασκευασμένες ὥστε νά ἐξασφαλίζεται ὅτι κάθε μῖγμα πετρελαίου πού ἀπορρίφθηκε στήν θάλασσα ἀφοῦ περάσει ἀπό τίς συσκευές διαχωριστῆρος ἤ διϋλίσεως θά ἔχει

* Γίνεται μνεία τῆς συστάσεως τῶν Διεθνῶν Προδιαγραφῶν 'Αποδόσεως γιά συσκευές διαχωριστῆρος πετρελαίου/ὕδατος καί μετρητές περιεκτικότητος πετρελαίου πού υἱοθετήθηκαν ἀπό τόν 'Οργανισμό μέ τήν 'Απόφαση Α. 233 (VII).

** Γίνεται μνεία τοῦ «ὁδηγοῦ καθαρῶν θαλασσῶν γιά πετρελαιοφόρα» πού δημοσιεύθηκε ἀπό τό Διεθνές Ναυτικό 'Επιμελητήριο (ICS) καί τήν Διεθνή Ναυτιλιακή 'Αγορά 'Εταιρειῶν Πετρελαιοειδῶν (OCIMF)

περιεκτικότητα σέ πετρέλαιο όχι μεγαλύτερη άπό 100 μέρη άνά έκατομμύριο. Γιά τήν σχεδίαση αύτών τών συσκευών ή 'Αρχή θά λάβει ύπ' όψη τίς προδιαγραφές τίς όποίες έχει ύποδείξει ό 'Οργανισμός*.

(7) Τό σύστημα διυλίσεως τοῦ πετρελαίου πού άναφέρεται στήν παράγραφο (2)(β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θά είναι τύπου έγκεκριμένου άπό τήν 'Αρχή καί θά έχει σχεδιασθῆ κατά τέτοιο τρόπο, ώστε νά δέχεται τήν άπόρριψη άπό τήν συσκευή διαχωριστῆρος καί νά παράγει άπόβλητα τών όποίων ή περιεκτικότης σέ πετρέλαιο νά μήν ύπερβαίνει τά 15 μέρη άνά έκατομμύριο. Θά έφοδιάζεται, μέ προειδοποιητική συσκευή πού θά ένεργοποιείται όταν αύτό τό έπίπεδο δέν μπορεί νά διατηρηθεῖ.

Κανονισμός 17

Δεξαμενές καταλοίπων πετρελαίου (Κατακαθημάτων)

(1) Κάθε πλοῖο 400 κόρων όλικῆς χωρητικότητος καί άνω θά έφοδιάζεται μέ μία δεξαμενή ή δεξαμενές έπαρκοῦς χωρητικότητος, λαμβανομένου ύπ' όψη τοῦ τύπου τῆς μηχανῆς καί τήν διάρκεια τοῦ ταξειδίου γιά νά δέχεται τά κατάλοιπα πετρελαίου (κατακαθήματα) τά όποῖα δέν μποροῦν νά διατεθοῦν διαφορετικά σύμφωνα μέ τίς άπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος, όπως είναι αύτά πού προκύπτουν άπό τόν καθαρισμό καυσίμου πετρελαίου καί λιπαντικῶν καί άπό διαρροές πετρελαίου χώρων μηχανῆς.

(2) Στά νέα πλοῖα τέτοιες δεξαμενές θά σχεδιάζονται καί θά κατασκευάζονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε νά διευκολύνουν τόν καθαρισμό τους καί νά έκφορτώνουν τά κατάλοιπα σέ έγκαταστάσεις ύποδοχῆς. Τά ύπάρχοντα πλοῖα θά συμμορφώνονται μέ αύτή τήν άπαίτηση, όσον είναι εύλογο καί πρακτικό.

Κανονισμός 18

'Αντλητικά Συστήματα, Σωληνώσεις καί έγκαταστάσεις 'Απορρίψεως τών πετρελαιοφόρων

(1) Σέ κάθε πετρελαιοφόρο θά τοποθετεῖται στό κατάστρωμα καί άπό τίς δύο πλευρές τοῦ πλοίου όχετός έκκενώσεως γιά τήν σύνδεση μέ τίς έγκαταστάσεις ύποδοχῆς πρός άπόρριψη τοῦ άκαθάρτου ύδάτινου έρματος ή πετρελαίου πού έχει άναμιχθῆ μέ ύδωρ.

(2) Σέ κάθε πετρελαιοφόρο οί σωληνώσεις γιά τήν άπόρριψη στή θάλασσα άποβλήτων πού μπορεί νά έπιτρέπεται σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, θά διοχετεύονται στό άνοικτό κατάστρωμα ή στήν πλευρά τοῦ πλοίου έπάνω άπό τήν ίσαλο γραμμή στήν κατάσταση πλήρους έρματος. Διαφορετική διάταξη σωληνώσεων πού θά έπιτρέπουν λειτουργία μέ τόν τρόπο πού καθορίζεται στήν παράγραφο (4) (α) καί (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, μποροῦν νά γίνουν άποδεκτές.

(3) Τά νέα πετρελαιοφόρα θά έφοδιάζονται μέ μέσα γιά τήν διακοπή τῆς άπορρίψεως τών άποβλήτων στήν θάλασσα άπό μία θέση στό άνώτερο κατάστρωμα ή άνωθεν τούτου ώστε νά παρακολουθεῖται όπτικά ό χρησιμοποιούμενος όχετός πού άναφέρεται στήν παράγραφο (1) τοῦ παρόντος κανονισμοῦ καί τά άπόβλητα άπό τίς σωληνώσεις πού άναφέρονται στήν παράγραφο (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Μέσα γιά τήν διακοπή τῆς άπορρίψεως δέν άπαιτεῖται νά εύρίσκονται στήν θέση παρακολουθήσεως έάν κάποιο σύστημα έπικοινωνίας, όπως είναι τό τηλέφωνο ή ό άσύρματος ύπάρχει μεταξύ τῆς θέσεως τοῦ παρατηρητοῦ καί τῆς θέσεως έλέγχου τῆς άπορρίψεως.

(4) "Ολες οί άπορρίψεις θά λαμβάνουν χώρα έπάνω άπό τήν ίσαλο γραμμή μέ τίς κάτωθι έξαιρέσεις:

(α) Διαχωρισμένο έρμα καί καθαρό έρμα μπορεί νά άπορριφθῆ κάτω άπό τήν ίσαλο στούς λιμένες ή τερματικούς σταθμούς μακριά άπό τήν άκτή.

(β) Σέ ύπάρχοντα πλοῖα τά όποῖα, χωρίς μετατροπή, δέν είναι δυνατή ή άπόρριψη διαχωρισμένου έρματος, έπάνω άπό τήν ίσαλο μπορεί νά άπορρίψουν τό διαχωρισμένο έρμα κάτω άπό τήν ίσαλο ύπό τήν προϋπόθεση ότι μετά άπό έπιθεώρηση τῆς δεξαμενῆς άμέσως πρό τῆς άπορρίψεως διαπιστώθη ότι δέν έχει γίνει άνάμιξη μέ πετρέλαιο.

Κανονισμός 19

Πρότυπος Σύνδεση γιά τούς σωλῆνες 'Απορρίψεως

Γιά νά καταστῆ δυνατόν οί σωλῆνες τών εύκολιῶν ύποδοχῆς νά συνδεθοῦν μέ τίς σωληνώσεις άπορρίψεως τοῦ πλοίου άπό τά προερχόμενα τών διηυθμένων τοῦ μηχανοστασίου κατάλοιπα καί οί δύο σωλῆνες θα έχουν πρότυπο σύνδεσμον άπορρίψεως σύμφωνα μέ τόν άκόλουθο πίνακα:

ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΕΜΒΥΣΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΣΩΛΗΝΕΣ ΑΠΟΡΡΙΨΕΩΣ

Περιγραφή	Διαστάσεις
'Εξωτερική διάμετρος	215 mm
'Εσωτερική διάμετρος	Σύμφωνα μέ τήν έξωτερική διάμετρο τοῦ σωλῆνα
Διάμετρος μήκους κοχλιῶν	183 mm
'Εγκοπές στό παρέμβυσμα (φλάντζα)	6 όπές διαμέτρου 22mm πού άπέχουν έξ ίσου έπί τοῦ κύκλου κοχλιῶν ώς άνωτέρω χαραγμένες μέχρι τῆς περιφερείας τοῦ παρεμβύσματος τό πλάτος τῆς έγκοπῆς θά είναι 22 mm
Πάχος παρεμβύσματος	20 mm
Κοχλίες καί περικόχλια ποσότητες & διάμετροι	6 όπές διαμέτρου 20 mm ή κάθε μία καί καταλλήλου μήκους
Τό παρέμβυσμα θά είναι σχεδιασμένο γιά σωλῆνες μεγίστης έσωτερικῆς διαμέτρου 125 mm καί θά είναι άπό χάλυβα ή άπό ίσοδύναμο ύλικό μέ έπίπεδη έπιφάνεια. Αύτό τό παρέμβυσμα μέ σαλαμάστρα άπό ύλικό άνθεκτικό στό πετρέλαιο θά είναι κατάλληλο γιά πίεση λειτουργίας 6 kg/cm^2	

Κανονισμός 20

Βιβλίο Πετρελαίου

(1) Κάθε πετρελαιοφόρο 150 κόρων όλικῆς χωρητικότητος καί άνω καί κάθε πλοῖο 400 κόρων όλικῆς χωρητικότητος καί άνω πού δέν είναι πετρελαιοφόρο θά έφοδιάζεται μέ βιβλίο πετρελαίου, είτε σάν τμῆμα τοῦ έπισήμου ήμερολογίου είτε κατά άλλο τρόπο, σύμφωνα μέ τό ύπόδειγμα τοῦ Προσαρτήματος III τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(2) Τό βιβλίο πετρελαίου θά συμπληρώνεται κάθε φορά πού λαμβάνει χώρα όποιαδήποτε άπό τίς άκόλουθες λειτουργίες στό πλοῖο έπηρεάζουσες τήν κατάσταση φορτώσεως τών δεξαμενῶν.

(α) «Γιά πετρελαιοφόρα:

(ι) φόρτωση τοῦ φορτίου πετρελαίου·

(ιι) έσωτερική μεταφορά τοῦ φορτίου πετρελαίου κατά τήν διάρκεια τοῦ ταξειδίου·

(ιιι) άνοιγμα ή κλείσιμο πρίν καί μετά τήν φόρτωση ή τήν έκφόρτωση τών έπιστομίων ή παρομοίων έξαρτημάτων πού συνδέουν έσωτερικῶς τίς δεξαμενές φορτίου·

(ιυ) άνοιγμα ή κλείσιμο τῶν μέσων τῆς έπικοινωνίας μεταξύ τῶν σωληνώσεων τοῦ φορτίου καί τῶν σωληνώσεων τοῦ θαλασσίου έρματος·

(υ) άνοιγμα ή κλείσιμο τῶν έπιστομίων τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου πρίν, κατά τήν διάρκεια ή μετά τήν φόρτωση ή τήν έκφόρτωση·

(υι) έκφόρτωση τοῦ φορτίου πετρελαίου·

(υιι) έρματισμός τῶν δεξαμενῶν φορτίου·

(υιιι) καθαρισμός τῶν δεξαμενῶν φορτίου·

(ιχ) άπόρριψη έρματος έκτός άπό τό διαχωρισμένο έρμα·

(χ) άπόρριψη τοῦ ύδατος άπό τίς δεξαμενές καταλοίπων·

(χι) διάθεση καταλοίπων·

(χιι) άπόρριψη άπό τό πλοῖο στήν θάλασσα τῶν ύδάτων τῶν ύδροσυλλεκτῶν, πού συγκεντρώνονται στό μηχανοστάσιο ένῶ εύρίσκεται σέ λιμάνι κατά τήν συνήθη άπόρριψη στήν θάλασσα τῶν ύδάτων άπό τούς ύδροσυλλέκτες πού συγκεντρώνονται στό μηχανοστάσιο.

(β) Γιά πλοῖα πού δέν είναι πετρελαιοφόρα:

---

* Γίνεται μνεία τῆς συστάσεως τῶν Διεθνῶν Προδιαγραφῶν ίκανότητος τῶν συσκευῶν διαχωριστήρων πετρελαίου/ύδατος καί τῶν συσκευῶν μετρήσεως περιεκτικότητος σέ πετρέλαιο, πού έχουν γίνει άποδεκτές άπό τόν 'Οργανισμό μέ τήν 'Απόφαση Α.233 (VII).

(ι) ἐρματισμός ἤ καθαρισμός τῶν δεξαμενῶν καυσίμου πετρελαίου ἤ τῶν χώρων φορτίου πετρελαίου·

(ιι) ἀπόρριψη τοῦ ἕρματος ἤ τοῦ ὕδατος καθαρισμοῦ ἀπό τίς δεξαμενές πού ἀναφέρονται στό (ι) τῆς παρούσης ὑποπαραγράφου

(ιιι) διάθεση καταλοίπων·

(ιυ) ἀπόρριψη ἀπό τό πλοῖο στήν θάλασσα τῶν ὑδάτων τῶν ὑδροσυλλεκτῶν πού συγκεντρώνονται στό μηχανοστάσιο, ἐνῶ εὑρίσκεται σέ λιμάνι καί τήν συνήθη ἀπόρριψη στήν θάλασσα τῶν ὑδάτων ἀπό τούς ὑδροσυλλέκτες, πού ἔχουν συγκεντρωθεῖ στό μηχανοστάσιο.

(3) Σέ περίπτωση τέτοιων ἀπορρίψεων πετρελαίου ἤ μίγματος πετρελαίου, ὅπως ἀναφέρεται στόν Κανονισμό 11 τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἤ στήν περίπτωση τυχαίας ἤ ἄλλης ἐξαιρετικῆς ἀπορρίψεως πετρελαίου, πού δέν ἐξαιρεῖται ἀπό τόν παρόντα Κανονισμό θά γίνει ἔκθεση στό Βιβλίο Πετρελαίου τῶν περιστατικῶν καί τῶν αἰτίων τῆς ἀπορρίψεως.

(4) Κάθε λειτουργία πού περιγράφεται στήν παράγραφο (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θά ἀναφέρεται πλήρως χωρίς καθυστέρηση στό Βιβλίο Πετρελαίου μέ τρόπο ὥστε νά συμπληρωθοῦν ὅλες οἱ ἐγγραφές πού ἀπαιτοῦνται γιά αὐτήν τήν συγκεκριμένη λειτουργία. Κάθε τμῆμα Βιβλίου θά εἶναι ὑπογεγραμμένον ἀπό τόν ἀξιωματικό ἤ τούς Ἀξιωματικούς ὑπηρεσίας γιά τήν ἀναφερόμενη λειτουργία καί ὑπογεγραμμένον ἐπίσης ἀπό τόν Πλοίαρχο τοῦ πλοίου. Οἱ ἐγγραφές στό Βιβλίο Πετρελαίου θά εἶναι στήν ἐπίσημη γλῶσσα τοῦ Κράτους, τήν σημαία τοῦ ὁποίου φέρει τό πλοῖο γιά πλοῖα δέ πού ἔχουν Διεθνές πιστοποιητικό Ἀποφυγῆς Ρυπάνσεως ἀπό πετρέλαιο (1973) καί στά Ἀγγλικά ἤ τά Γαλλικά. Οἱ ἐγγραφές στήν ἐπίσημη ἐθνική γλῶσσα τοῦ Κράτους, τήν σημαία τοῦ ὁποίου φέρει τό πλοῖο θά ἐπικρατοῦν, σέ περίπτωση ἀμφισβητήσεως ἤ ἀσυμφωνίας.

(5) Τό Βιβλίο Πετρελαίου θά φυλλάσσεται σέ κατάλληλο μέρος, ὥστε νά εἶναι ἀμέσως διαθέσιμο κατά πάντα χρόνο καί θά κρατεῖται ἐπί τοῦ πλοίου ἐκτός τῆς περιπτώσεως πλοίων, χωρίς πλήρωμα ὑπό ρυμούλκηση. Θά διατηρεῖται ἐπί μία περίοδο τριῶν ἐτῶν μετά τήν τελευταία ἐγγραφή.

(6) Ἡ ἁρμόδια Ἀρχή τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Μέρους τῆς Συμβάσεως μπορεῖ νά ἐπιθεωρήσει τό Βιβλίο Πετρελαίου κάθε πλοίου στό ὁποῖο ἐφαρμόζεται τό παρόν Παράρτημα ἐνῶ τό πλοῖο εὑρίσκεται σέ λιμάνι ἤ σταθμούς μακριά ἀπό τήν ἀκτή καί μπορεῖ νά λαμβάνει ἀντίγραφο κάθε ἐγγραφῆς σ' αὐτό τό βιβλίο καί μπορεῖ νά ἀπαιτήσει ἀπό τόν Πλοίαρχο τοῦ πλοίου νά ἐπικυρώσει τό ἀκριβές τοῦ ἀντιγράφου αὐτῆς τῆς καταγραφῆς. Κάθε ἀντίγραφο πού γίνεται ἔτσι καί ἔχει ἐπικυρωθεῖ ἀπό τόν Πλοίαρχο ὡς ἀκριβές ἀντίγραφο μιᾶς ἐγγραφῆς στό βιβλίο πετρελαίου θά γίνεται ἀποδεκτό σέ κάθε δικαστική διαδικασία σάν μαρτυρία τῶν γεγονότων πού ἐκθέτονται στήν ἐγγραφή. Ἡ ἐπιθεώρηση ἑνός Βιβλίου Πετρελαίου καί ἡ λήψη τοῦ ἐπικυρωθέντος ἀντιγράφου ἀπό τήν ἁρμόδια Ἀρχή σύμφωνα μέ τήν παροῦσα παράγραφο θά ἐκτελεῖται ὅσον τό δυνατό ταχύτερα, χωρίς νά προκαλεῖ στό πλοῖο ἀδικαιολόγητη καθυστέρηση.

Κανονισμός 21

Εἰδικές ἀπαιτήσεις γιά ἐγκαταστάσεις πλωτῶν ἤ σταθερῶν γεωτρυπάνων καί ἄλλες πλωτές ἐξέδρες

Σταθερά ἤ πλωτά γεωτρύπανα, ὅταν ἀπασχολοῦνται γιά τήν ἐξερεύνηση ἐκμετάλλευση καί τίς σχετικές λειτουργίες μακριά ἀπό τήν ἀκτή, τοῦ ὀρυκτοῦ πλούτου τοῦ βυθοῦ τῆς θάλασσας, θά συμμορφώνονται μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος πού ἐφαρμόζονται σέ πλοῖα 400 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος καί ἄνω, πού δέν εἶναι δεξαμενόπλοια καί ἐκτός αὐτοῦ:

(α) θά ἐφοδιασθοῦν, ὅσον εἶναι δυνατό μέ τίς ἐγκαταστάσεις, πού ἀπαιτοῦνται ἀπό τούς Κανονισμούς 16 καί 17 τοῦ παρόντος Παραρτήματος·

(β) θά καταγράφουν ὅλες τίς ἐργασίες τῶν ἀπορρίψεων πού περιλαμβάνουν πετρέλαιο ἤ μίγματα πετρελαίου μέ τρόπο ἐγκεκριμένον ἀπό τήν Ἀρχή καί

(γ) σέ κάθε εἰδική περιοχή καί σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 11 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ἡ ἀπόρριψη στήν θάλασσα πετρελαίου ἤ μίγματος πετρελαίου θ' ἀπαγορεύεται, ἐκτός ἐάν ἡ περιεκτικότης τῶν ἀποβλήτων σέ πετρέλαιο, χωρίς διάλυση δέν θά ὑπερβαίνει τά 15 μέρη στό ἑκατομμύριο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III - ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΕΚ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΑΠΟ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΖΗΜΙΩΝ ΕΙΣ ΤΑ ΠΛΕΥΡΑ ΚΑΙ ΤΟΝ ΠΥΘΜΕΝΑ

Κανονσμός 22

Ὑποθετικές βλάβες

(1) Πρός τόν σκοπό τῆς μετρήσεως τῆς ὑποθετικῆς ἐκροῆς πετρελαίου ἀπό πετρελαιοφόρα λαμβάνονται ὑποθετικῶς ὡς κατωτέρω τρεῖς διαστάσεις τῆς ἐκτάσεως τῆς ζημιᾶς ἐπί παραλληλεπιπέδου μέ ἕδρες τά πλευρά καί τόν πυθμένα τοῦ πλοίου. Στήν περίπτωση ζημιῶν τοῦ πυθμένος δύο καταστάσεις μποροῦν νά θεωρηθοῦν ὅτι ἐφαρμόζονται ἀνεξάρτητα ἡ μία τῆς ἄλλης στά ἀναφερόμενα τμήματα τοῦ δεξαμενοπλοίου.

(α) Πλευρική βλάβη

(ι)	διαμήκης ἔκτασις (l_c):	$\frac{1}{3}L^{\frac{2}{3}}$ ἤ 14.5 μέτρα, ὁποιαδήποτε εἶναι μικρότερη
(ιι)	ἐγκάρσια ἔκταση (T_c): (ἐσωτερικά ἀπό τίς πλευρές τοῦ πλοίου κάθετα στόν κεντρικό ἄξονα τοῦ πλοίου στό ἐπίπεδο τό ὁποῖο ἀντιστοιχεῖ τό ὑπολογισθέν ὕψος ἐξάλλων θέρους)	$\frac{B}{5}$ ἤ 11.5 μέτρα, ὁποιαδήποτε εἶναι μικρότερη
(ιιι)	Κατακόρυφη ἔκταση (v_c)	ἀπό τήν γραμμή βάσεως πρός τά ἄνω χωρίς ὅρια

(β) Βλάβη πυθμένος

		Γιά 0,3 L ἀπό τήν πρωραία κατακόρυφο τοῦ πλοίου	Ἀπό ὁποιοδήποτε ἄλλο μέρος τοῦ πλοίου
(ι)	Διαμήκης ἔκταση (l_s)	$\frac{L}{10}$	$\frac{L}{10}$ ἤ 5 μέτρα ὁποιοδήποτε εἶναι μικρότερο
(ιι)	Ἐγκαρσία ἔκταση (t_s):	$\frac{B}{6}$ ἤ 10 μέτρα ὁποιοδήποτε εἶναι μικρότερο ἀλλά ὄχι μικρότερο ἀπό 5 μέτρα	5 μέτρα
(ιιι)	Κατακόρυφος ἔκταση ἀπό τήν γραμμή βάσεως (v_s)	$\frac{B}{15}$ ἤ 6 μέτρα ὁποιοδήποτε εἶναι μικρότερο	

(2) Ὁπουδήποτε ἐμφανίζονται στό παρόν Κεφάλαιο τά σύμβολα, πού ἔχουν δοθεῖ στόν παρόντα Κανονισμό, θά ἔχουν τήν ἔννοια, πού ἔχει προσδιορισθεῖ ἀπό τόν Κανονισμό.

Κανονισμός 23

Ὑποθετική ἐκροή πετρελαίου

(1) Ἡ ὑποθετική ἐκροή πετρελαίου εἰς τήν περίπτωση πλευρικῆς βλάβης (0_c) καί βλάβης πυθμένος (0_s) θά ὑπολογισθεῖ ἐπί τῇ βάσει τῶν κατωτέρω τύπων ὅσον ἀφορᾶ τά διαμερίσματα πού ἔχουν ὑποστῆ ρῆγμα ἀπό τήν βλάβη σέ ὅλες τίς λογικά πιθανές θέσεις. κατά μῆκος τοῦ πλοίου καί σέ ἔκταση, πού καθορίζεται ἀπό τόν Κανονισμό 22 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(α) Πλευρικές βλάβες:

$$O_c = \Sigma W_i + \Sigma K_i C_i \qquad (I)$$

(β) Βλάβες πυθμένος:

$$0_s = 1/3(\Sigma Z_i W_i + \Sigma Z_i C_i) \qquad (II)$$

ὅπου: W_i = ὄγκος πλευρικῶν δεξαμενῶν σέ κυβικά μέτρα, πού ὑποτίθεται ὅτι ἔχουν ὑποστῆ ρῆγμα ἀπό τήν βλάβη, ὅπως προσδιορίζεται ἀπό τόν Κανονισμό 22 τοῦ παρόντος Παραρτήματος· W_i γιά διαχωρισμένες δεξαμενές ἕρματος, μπορεῖ νά θεωρηθεῖ ἴσον πρός τό μηδέν,

C_i = ὄγκος κεντρικῶν δεξαμενῶν εἰς κυβικά μέτρα, πού ὑποτίθεται ὅτι ἔχουν ὑποστῆ ρῆγμα ἀπό τήν βλάβη, ὅπως προσδιορίζεται ἀπό τόν Κανονισμό 22 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, C_i γιά διαχωρισμένες δεξαμενές ἕρματος, μπορεῖ νά θεωρηθεῖ, ἴσον πρός τό μηδέν,

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$ ὅταν τό b_i εἶναι μεγαλύτερο ἤ ἴσον ἀπό τό T_{ci}, τό K_i θά λαμβάνεται ἴσον πρός τό μηδέν

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$ ὅταν τό h_i εἶναι ἴσο ἤ μεγαλύτερο ἀπό τό v_s, τό Z_i θά λαμβάνεται ἴσον πρός τό μηδέν

b_i = πλάτος τῶν ὑπό θεώρηση πλευρικῶν δεξαμενῶν σέ μέτρα πού μετροῦνται ἐσωτερικά ἀπό τήν πλευρά τοῦ πλοίου, κάθετα στήν κεντρική γραμμή σέ ἐπίπεδο πού ἀντιστοιχεῖ στό ὑπολογισθέν ὕψος ἐξάλων θέρους.

h_i = ἐλάχιστο ὕψος τῶν ὑπό θεώρηση δεξαμενῶν διπυθμένων σέ μέτρα, ὅπου δέν ὑπάρχουν δεξαμενές διπυθμένων τό h_i θά λαμβάνεται ἴσον πρός τό μηδέν.

Ὁπουδήποτε ἐμφανίζονται στό παρόν Κεφάλαιο σύμβολα, πού ἔχουν δοθεῖ στήν παροῦσα παράγραφο, θά ἔχουν τήν ἔννοια, πού ἔχει προσδιορισθεῖ ἀπό τόν παρόντα Κανονισμό.

(2) 'Εάν ένας κενός χώρος ή διαχωρισμένη δεξαμενή έρματος μήκους μικρότερου τοῦ l_c, ὅπως ὁρίζεται εἰς τόν Κανονισμό 22 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, εἶναι τοποθετημένη μεταξύ τῶν πλευρικῶν δεξαμενῶν πετρελαίου, τό O_c στόν τύπο (I) μπορεῖ νά ὑπολογισθεῖ μέ βάση ὅτι τό Wi εἶναι ὁ πραγματικός ὄγκος μιᾶς τέτοιας δεξαμενῆς (ὅπου αὐτές ἔχουν ἴση χωρητικότητα) ἤ τῆς μικρότερης ἀπό τίς δύο δεξαμενές (ἐάν διαφέρει ἡ χωρητικότητά τους) πού εὑρίσκεται παραπλεύρως σέ τέτοιους χώρους, πολλαπλασιασμένη μέ Si ὅπως ὁρίζεται παρακάτω καί λαμβάνοντας γιά ὅλες τίς ἄλλες πλευρικές δεξαμενές πού ἔχουν ἐπηρεασθεῖ ἀπό τήν σύγκρουση, τήν τιμή τοῦ πραγματικοῦ πλήρους ὄγκου.

$$Si = 1 - \frac{li}{l_c}$$

ὅπου li = μῆκος σέ μέτρα τοῦ ὑπό θεώρηση κενοῦ χώρου ἤ διαχωρισμένης δεξαμενῆς φορτίου.

(3) (α) Πίστωση θά δίνεται μόνο ἀναφορικά μέ τίς δεξαμενές διπυθμένων πού εἶναι εἴτε ἄδειες εἴτε μεταφέρουν καθαρό ὕδωρ, ὅταν τό φορτίο μεταφέρεται σέ δεξαμενές πού βρίσκονται πάνω ἀπ' αὐτές.

(β) Ὅπου τό διπύθμενο δέν ἐκτείνεται καθ' ὅλο τό μῆκος καί τό πλάτος τῆς ἀναφερομένης δεξαμενῆς, τό διπύθμενο θεωρεῖται, ὅτι δέν ὑπάρχει καί ὁ ὄγκος τῶν δεξαμενῶν πάνω ἀπό τήν περιοχή πού ἔχει γίνει ἡ βλάβη τοῦ πυθμένα θά περιληφθῆ στό τύπο (II) ἀκόμη & ἄν ἡ δεξαμενή δέν θεωρεῖται ὅτι ἔχει ὑποστῆ ρῆγμα λόγω τῆς ὑπάρξεως τέτοιων μερικῶν διπυθμένων.

(γ) Τά φρεάτια ἀναρροφήσεως μποροῦν νά ἀγνοηθοῦν στόν προσδιορισμό τῆς τιμῆς hi ὑπό τόν ὅρον ὅτι, τά φρεάτια ἀναρροφήσεως δέν καταλαμβάνουν μεγάλη ἐπιφάνεια καί ἐκτείνονται κάτω ἀπό την δεξαμενή σέ ἐλάχιστη ἀπόσταση καί σέ καμμιά περίπτωση μεγαλύτερη ἀπό τό ἥμισυ τοῦ ὕψους τοῦ διπυθμένου. 'Εάν τό ὕψος ἑνός τέτοιου φρεατίου ὑπερβαίνει τό ἥμισυ τοῦ διπυθμένου τό hi θά λαμβάνεται ἴσο μέ τό ὕψος τῶν διπυθμένων μεῖον τό ὕψος τοῦ φρεατίου.

'Εάν ἔχει ἐγκατασταθεῖ ἐντός τῶν διπυθμένων σύστημα σωληνώσεων πού ἐξυπηρετεῖ τέτοια φρεάτια, θά περιλαμβάνει ἐπιστόμιο ἤ ἄλλες διατάξεις κλεισίματος, τοποθετημένες στό σημεῖο πού ἑνώνεται μέ τήν δεξαμενή πού ἐξυπηρετεῖ, γιά ν' ἀποφεύγεται ἡ ἐκροή πετρελαίου σέ περίπτωση βλάβης τοῦ συστήματος σωληνώσεων. Αὐτές οἱ σωληνώσεις θά ἐγκατασταθοῦν ὅσον τό δυνατόν ὑψηλότερον ἀπό τόν πυθμένα τοῦ πλοίου. Τά ἐπιστόμια θά μένουν κλειστά κατά τήν διάρκεια τοῦ ταξειδίου, ἐφ' ὅσον ἡ δεξαμενή περιέχει φορτίο πετρελαίου, ἐκτός ἀπό τίς περιπτώσεις πού ὑπάρχει ἀνάγκη μεταφορᾶς φορτίου γιά τήν διόρθωση τῆς διαγωγῆς τοῦ πλοίου.

(4) Στήν περίπτωση πού βλάβη τοῦ πυθμένος συμπεριλαμβάνει συγχρόνως τέσσερις κεντρικές δεξαμενές, ὁ ὄγκος Os δύναται νά ὑπολογισθεῖ σύμφωνα μέ τόν τύπο

$$Os = 1/4\ (\Sigma ZiWi + \Sigma ZiCi) \qquad (III)$$

(5) 'Η 'Αρχή μπορεῖ νά πιστώσει σάν μείωση τῆς ἐκροῆς τοῦ πετρελαίου στήν περίπτωση βλάβης τοῦ πυθμένος, ἐάν ὑπάρχει σύστημα μεταφορᾶς φορτίου μέ ὑψηλή ἀναρρόφηση ἀνάγκης σέ κάθε δεξαμενή φορτίου, πού μπορεῖ νά μεταφέρει πετρέλαιο ἀπό μία δεξαμενή ἤ δεξαμενές πού ὑπέστησαν ρῆγμα σέ διαχωρισμένες δεξαμενές ἕρματος ἤ σέ διαθέσιμες δεξαμενές φορτίου μέ πρόσθετη χωρητικότητα, ἐάν μπορεῖ νά θεωρηθεῖ βέβαιο, ὅτι αὐτές οἱ δεξαμενές θά ἔχουν ἀρκετή ἐπί πλέον χωρητικότητα. Πίστωση σέ τέτοιο σύστημα θά καθορίζεται ἀπό τήν ἱκανότητα μεταφορᾶς πετρελαίου ἐντός δύο ὡρῶν χρόνου λειτουργίας ἴσον μέ τό ἥμισυ τῆς μεγαλύτερης ἐνεχομένης διαρραγείσης δεξαμενῆς καί ἀπό τήν δυνατότητα διαθέσεως ἰσοδυνάμου ποσότητος δεξαμενῶν ἕρματος ἤ φορτίου, πού θά τό δεχθοῦν. 'Η πίστωση θά περιορίζεται στόν ἐπιτρεπόμενο ὑπολογισμό Os σύμφωνα πρός τόν τύπο (III). Οἱ σωλῆνες αὐτῶν τῶν ἀναρροφήσεων θά εἶναι τοποθετημένες τοὐλάχιστον σέ ὕψος ὄχι λιγώτερο ἀπό τήν κατακόρυφο ἔκταση τῆς βλάβης vs. 'Η 'Αρχή θά ἐφοδιάζει τόν 'Οργανισμό μέ τίς πληροφορίες πού ἀναφέρονται στίς διατάξεις πού ἔχει ἀποδεχθεῖ γιά τήν ἐνημέρωση τῶν ἄλλων Μερῶν τῆς Συμβάσεως.

Κανονισμός 24

Ὅρια τοῦ μεγέθους καί διάταξις τῶν δεξαμενῶν φορτίου

(1) Κάθε νέο πετρελαιοφόρο θά συμμορφώνεται μέ τούς ὅρους τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Κάθε ὑπάρχον πετρελαιοφόρο ἀπαιτεῖται νά συμμορφωθεῖ μέ τούς ὅρους τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ μέσα σέ δύο ἔτη ἀπό τήν ἔναρξη τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συμβάσεως, ἐάν τό πετρελαιοφόρο ἐμπίπτει σέ μιά ἀπό τίς δύο κατηγορίες, πού ἀναφέρονται κατωτέρω:

(α) ἐάν τό πετρελαιοφόρο ἔχει παραληφθεῖ μετά τήν 1 'Ιανουαρίου τοῦ 1977· ἤ

(β) ἐάν στό πετρελαιοφόρο ἐφαρμόζονται οἱ ἀκόλουθες δύο καταστάσεις:

(ι) Ἔχει παραληφθεῖ ὄχι ἀργότερα ἀπό τόν 'Ιανουάριο τοῦ 1977· καί

(ιι) τό συμβόλαιο κατασκευῆς του ἔγινε μετά τόν 'Ιανουάριο τοῦ 1974 ἤ σέ περιπτώσεις πού δέν ὑπάρχει συμβόλαιο κατασκευῆς του ἐνωρίτερα, ἡ τρόπις του ἐτοποθετήθη ἤ τό δεξαμενόπλοιο εὑρίσκετο εἰς παρεμφερές στάδιο κατασκευῆς μετά τίς 30 'Ιουνίου τοῦ 1974.

(2) Οἱ δεξαμενές φορτίου τῶν πετρελαιοφόρων πού ἔχουν μέγεθος καί διάταξη τέτοια ὥστε ἡ ὑποθετική ἐκροή Oc ἤ Os πού ὑπολογίζεται σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 23 τοῦ παρόντος Παραρτήματος ὁπουδήποτε κατά μῆκος τοῦ πλοίου δέν θά ὑπερβαίνει τά 30.000 κυβικά μέτρα ἤ 400 $\sqrt[3]{DW}$, ὁποιοδήποτε εἶναι μεγαλύτερο μέ μέγιστο τά 40.000 κυβικά μέτρα.

(3) 'Ο ὄγκος κάθε πλευρικῆς δεξαμενῆς πετρελαιοφόρου δέν θά ὑπερβαίνει τά 75% τῶν ὁρίων τῆς ὑποθετικῆς ἐκροῆς πετρελαίου πού ἀναφέρεται στήν παράγραφο (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. 'Ο ὄγκος κάθε κεντρικῆς δεξαμενῆς πετρελαίου δέν θά ὑπερβαίνει τά 50.000 κυβικά μέτρα. 'Εν τούτοις σέ πετρελαιοφόρα μέ διαχωρισμένες δεξαμενές ἕρματος, ὅπως ὁρίζεται στόν Κανονισμό 13 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ὁ ἐπιτρεπόμενος ὄγκος τῶν πλευρικῶν δεξαμενῶν πετρελαίου πού εὑρίσκεται μεταξύ δύο χωρισμένων δεξαμενῶν ἕρματος, κάθε μία ἀπό τίς ὁποῖες ὑπερβαίνει σέ μῆκος τό l_c μπορεῖ νά αὐξηθεῖ στό μέγιστο ὅριο τῆς ὑποθετικῆς ἐκροῆς πετρελαίου, ὑπό τόν ὅρον ὅτι τό πλάτος τῶν πλευρικῶν δεξαμενῶν ὑπερβαίνει τό t_c.

(4) Τό μῆκος κάθε δεξαμενῆς φορτίου δέν θά ὑπερβαίνει τά 10 μέτρα ἤ μία ἀπό τίς παρακάτω τιμές, ὁποιαδήποτε εἶναι μεγαλύτερη:

(α) ὅπου δέν ὑπάρχει κατά μῆκος διάφραγμα εἶναι:

0.1L

(β) ὅπου ὑπάρχει κατά μῆκος διάφραγμα μόνο ἐπί τῆς κεντρικῆς γραμμῆς εἶναι:

0.15L

(γ) ὅπου ὑπάρχουν δύο ἤ περισσότερα κατά μῆκος διαφράγματα εἶναι:

(ι) γιά τίς πλευρικές δεξαμενές:

0.2L

(ιι) γιά τίς κεντρικές δεξαμενές:

(1) ἐάν $\frac{bi}{B}$ εἶναι μεγαλύτερο ἤ ἴσο τοῦ 1/5:

0,2L

(2) ἐάν $\frac{bi}{B}$ εἶναι μικρότερο ἀπό τό 1/5:

— ὅπου δέν ὑπάρχει κεντρικό κατά μῆκος διάφραγμα:

$$(0.5\frac{bi}{B} + 0.1)L$$

— ὅπου ὑπάρχει κεντρικό κατά μῆκος διάφραγμα:

$$(0.25\frac{bi}{B} + 0.15)L$$

(5) Γιά νά μήν παραβιασθοῦν τά ὅρια τοῦ ὄγκου, πού ἔχουν καθορισθεῖ στίς παραγράφους (2), (3) καί (4) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἀνεξάρτητα ἀπό τόν ὑπάρχοντα ἐγκεκριμένο τύπο τοῦ συστήματος μεταγγίσεως φορτίου, βαλβίδες ἤ ἄλλες διατάξεις ἀποκλεισμοῦ θά τοποθετηθοῦν μεταξύ τῶν δεξαμενῶν, ἐάν αὐτός ὁ τύπος συστήματος μεταγγίσεως φορτίου συνδέει δύο ἤ περισσότερες δεξαμενές πετρελαίου. Οἱ βαλβίδες ἤ οἱ διατάξεις ἀποκλεισμοῦ θά μένουν κλειστές κατά τήν διάρκεια τοῦ ταξειδιοῦ.

(6) Οἱ σωληνώσεις, πού διέρχονται ἀπό τίς δεξαμενές φορτίου σέ θέση μικρότερη τοῦ t_c ἀπό τίς πλευρές τοῦ πλοίου ἤ σέ ὕψος μικρότερο τοῦ v_c ἀπό τόν πυθμένα, θά ἔχουν ἐφοδιασθεῖ μέ ἐπιστόμια ἤ ἄλλες διατάξεις ἀποκλεισμοῦ στά σημεῖα πού ἐπικοινωνοῦν μέ τίς δεξαμενές φορτίου. Αὐτά τά ἐπιστόμια θά μένουν κλειστά κατά τήν διάρκεια τοῦ ταξειδιοῦ, ἐφ' ὅσον οἱ δεξαμενές περιέχουν πετρέλαιο, ἐκτός ἀπό τήν περίπτωση πού καθίσταται ἀναγκαία μεταφορά πετρελαίου γιά τήν διόρθωση τῆς διαγωγῆς τοῦ πλοίου.

Κανονισμός 25

Ὑποδιαίρεση καί Εὐστάθεια

(1) Κάθε νέο πετρελαιοφόρο θά συμμορφώνεται μέ τά κριτήρια ὑποδιαιρέσεως καί εὐστάθειας ἔναντι βλάβης, ὅπως προσδιορίζονται στήν παράγραφο (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, μετά τήν ὑποθετική βλάβη τῆς πλευρᾶς ἤ τοῦ πυθμένος, ὅπως προσδιορίζεται στήν παράγραφο (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ γιά κάθε λειτουργικό βύθισμα πού ἀντανακλᾶ τήν πραγματική μερική ἤ πλήρη κατάσταση φορτώσεως, πού ἀντιστοιχεῖ μέ τήν διαγωγή καί τήν ἀντοχή τοῦ πλοίου καθώς ἐπίσης καί τά εἰδικά βάρη τοῦ φορτίου. Αὐτές οἱ βλάβες θά πρέπει νά ἐφαρμόζονται σ' ὅλες τίς ἐνδεχόμενες θέσεις κατά μῆκος τοῦ πλοίου ὡς ἑξῆς:

(α) σέ δεξαμενόπλοια μήκους μεγαλυτέρου ἀπό 225 μέτρα σέ ὁποιοδήποτε μέρος τοῦ μήκους τοῦ πλοίου·

(β) σέ δεξαμενόπλοια μήκους μεγαλυτέρου ἀπό 150 μέτρα ἀλλά ὄχι μεγαλυτέρου ἀπό 225 μέτρα, σέ ὁποιοδήποτε μέρος κατά μῆκος τοῦ πλοίου ἐξαιρουμένων τῆς πρυμναίας καί τῆς πρωραίας φρακτῆς, πού συνορεύει μέ τόν χῶρο μηχανοστασίου τόν ἐγκατεστημένον εἰς τήν πρύμνην. Τό μηχανοστάσιο θά ὑπολογίζεται σάν ἑνιαῖο κατακλύσιμο διαμέρισμα·

(γ) σέ δεξαμενόπλοια, πού δέν ὑπερβαίνουν τά 150 μέτρα σέ μῆκος σέ ὁποιοδήποτε σημεῖο τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, μεταξύ τῶν διαδοχικῶν ἐγκαρσίων διαφραγμάτων, μέ ἐξαίρεση τό χῶρο τοῦ μηχανοστασίου. Γιά δεξαμενόπλοια 100 μέτρων ἤ λιγώτερο σέ μῆκος, ὅπου ὅλες οἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δέν μποροῦν νά ἰσχύσουν, χωρίς νά βλαφθοῦν οὐσιαστικά οἱ λειτουργικές ἰδιότητες τοῦ πλοίου, ἡ 'Αρχή μπορεῖ νά ἐπιτρέψει ἀπαλλαγές ἀπ' αὐτές τίς ἀπαιτήσεις·

Καταστάσεις ἑρματισμοῦ, ὅπου τό δεξαμενόπλοιο δέν μεταφέρει πετρέλαιο

στίς δεξαμενές φορτίου, ἀποκλειομένων καί τῶν ὁποιωνδήποτε καταλοίπων πετρελαίου, δέν θά ὑπολογίζωνται.

(2) Οἱ ἀκόλουθοι ὅροι, ὅσον ἀφορᾶ τήν ἔκταση καί τόν χαρακτῆρα τῆς ὑποτιθέμενης βλάβης θά ἐφαρμόζονται:

(α) Ἡ ἔκταση τῆς βλάβης στήν πλευρά ἤ τόν πυθμένα θά καθορίζεται κατά τόν Κανονισμό 22 τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἐκτός ἐάν ἡ κατά μῆκος ἔκταση τῆς βλάβης στόν πυθμένα ἐντός τῶν 0.3L ἀπό τήν πρωραία κάθετο θά εἶναι ἡ ἴδια ὅπως καί γιά τήν βλάβη στήν πλευρά, ὅπως προσδιορίζεται στόν κανονισμό 22 (1) (α) (ι) τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Ὁποιαδήποτε βλάβη μέ μικρότερο ἀποτέλεσμα σέ μία σοβαρότερη κατάσταση δέν θά λαμβάνεται ὑπ' ὄψη.

(β) Ὅπου ἡ βλάβη πού ἀναφέρεται στά ἐγκάρσια διαφράγματα θεωρεῖται, ὅπως προσδιορίζεται στίς ὑποπαραγράφους (1)(α) καί (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐγκάρσια ὑδατοστεγῆ διαφράγματα θά τοποθετηθοῦν σέ ἀπόσταση τοὐλάχιστο ἴση μέ τήν κατά μῆκος ἔκταση τῆς ὑποτιθέμενης βλάβης, πού καθορίζεται στήν ὑποπαράγραφο (α) τῆς παρούσης παραγράφου, γιά νά θεωρηθεῖ ἀποτελεσματική. Ὅπου ἐγκάρσια διαφράγματα εἶναι τοποθετημένα σ' ἀπόσταση μικρότερη, ἕνα ἤ περισσότερα ἀπό αὐτά τά διαφράγματα μέσα στά ὅρια τῆς βλάβης θά θεωροῦνται ὅτι δέν ὑπάρχουν μέ σκοπό τόν καθορισμό τῶν κατακλυσμένων διαμερισμάτων.

(γ) Ὅπου θεωρεῖται ὅτι ὑπάρχει βλάβη μεταξύ τῶν διαδοχικῶν ἐγκαρσίων ὑδατοστεγῶν διαφραγμάτων, ὅπως προσδιορίζεται στήν ὑποπαράγραφο (1) (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, δέν θά θεωρηθοῦν κατεστραμένα ἐγκάρσια κύρια διαφράγματα ἤ ἐγκάρσια διαφράγματα, πού περιορίζουν πλευρικές δεξαμενές ἤ δεξαμενές διπυθμένων ἐκτός ἐάν:

(ι) Τό διάστημα τῶν διαδοχικῶν διαφραγμάτων εἶναι μικρότερο ἀπό τήν κατά μῆκος ἔκταση τῆς ὑποτιθέμενης βλάβης, πού καθορίζεται στήν ὑποπαράγραφο (α) τῆς παρούσης παραγράφου· ἤ

(ιι) ὑπάρχει βαθμίδα ἤ κοίλωμα στήν ἐγκάρσια φρακτή μεγαλύτερο ἀπό 3.05 μέτρα μήκους, πού εὑρίσκεται ἐντός τῆς ἐκτάσεως τῆς ὑποτιθέμενης βλάβης. Ἡ βαθμίδα, πού σχηματίζεται ἀπό τό διάφραγμα καί ἀπό τήν ὀροφή τῆς πρυμναίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως δέν θά θεωρεῖται βαθμίδα γιά τήν ἐφαρμογή τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(δ) Ἐάν σωλῆνες ἀγωγοί ἤ σήραγγες, εἶναι τοποθετημένες ἐντός τῆς ἐκτάσεως τῆς ὑποτιθέμενης βλάβης, θά ὑπάρχουν διατάξεις μέ τίς ὁποῖες δέν θά εἶναι δυνατή ἡ προοδευτική κατάκληση τῶν συνορευόντων διαμερισμάτων, ἐκτός ἐκείνων πού ὑποτίθεται, ὅτι θά κατακλυσθοῦν γιά κάθε περίπτωση βλάβης.

(3) Τά πετρελαιοφόρα θά θεωροῦνται, ὅτι ἀνταποκρίνονται μέ τά κριτήρια τῆς εὐστάθειας ἔναντι βλάβης, ἐάν συμμορφώνονται μέ τίς ἀκόλουθες ἀπαιτήσεις:

(α) Ἡ τελική ἴσαλος γραμμή, ὑπολογιζομένης τῆς κλίσεως καί διαγωγῆς, θά εἶναι κάτω ἀπό τό χαμηλότερο ἄκρο ὁποιουδήποτε ἀνοίγματος, διά μέσου τοῦ ὁποίου λαμβάνει χώρα περαιτέρω κατάκλυσις. Τέτοια ἀνοίγματα θεωροῦνται ἐξαεριστικά καί ἀνοίγματα, πού κλείνουν μέ στεγανές θύρες ἤ καλύμματα κυτῶν στεγανά στίς καιρικές συνθῆκες. Τέτοια ἀνοίγματα δέν θεωροῦνται αὐτά πού κλείνουν μέ στεγανά καλύμματα ἀνθρωποθυρίδων καί ἀνοίγματα χωρίς χεῖλος, μικρά στεγανά καλύμματα, ἀνοιγμάτων δεξαμενῶν φορτίου πού διατηροῦν καλά τήν ἀκεραιότητα τοῦ καταστρώματος, τηλεχειριζόμενες στεγανές συρόμενες πόρτες καί παραφωτίδες μονίμως κλειστοῦ τύπου.

(β) Στήν τελική κατάσταση κατακλύσεως, ἡ πλευρική κλίσις λόγω ἀσυμμετρίας τῆς κατακλύσεως δέν θά ὑπερβαίνει τίς 25 μοῖρες μέ τόν ὅρον ὅτι αὐτή ἡ γωνία μπορεῖ νά αὐξηθεῖ στίς 30 μοῖρες, ἐάν δέν λαμβάνει χώρα βύθισις τοῦ ἄκρου τοῦ καταστρώματος.

(γ) Ἡ εὐστάθεια στό τελικό στάδιο τῆς κατακλύσεως θά διερευνηθεῖ καί μπορεῖ νά θεωρηθεῖ ἱκανοποιητική, ἐάν ἡ καμπύλη μοχλοῦ ἐπαναφορᾶς ἔχει τοὐλάχιστο περιθώριο 20 μοιρῶν πέρα ἀπό τήν θέση ἰσορροπίας, ἐν συνδυασμῷ μέ μέγιστο ἀπομένοντα μοχλό ἐπαναφορᾶς τοὐλάχιστο 0,1 μέτρα. Ἡ Ἀρχή θά λάβει ὑπ' ὄψη της ὑποτιθέμενο κίνδυνο πού παρουσιάζεται ἀπό προστατευόμενα ἤ μή προστατευόμενα ἀνοίγματα πού δυνατόν νά βυθισθοῦν προσωρινά μέσα στά ὅρια τῆς ἀπομενούσης εὐσταθείας.

(δ) Ἡ Ἀρχή θά πρέπει νά ἱκανοποιεῖται στό ὅτι ἡ εὐστάθεια εἶναι ἀρκετή κατά τήν διάρκεια τοῦ ἐνδιαμέσου σταδίου κατακλύσεως.

(4) Οἱ ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θά ἐπιβεβαιωθοῦν μέ ὑπολογισμούς πού θά λάβουν ὑπ' ὄψη τά σχεδιαστικά χαρακτηριστικά τοῦ πλοίου, τίς διατάξεις, τήν διαμόρφωση καί τό περιεχόμενο τῶν βλαβέντων διαμερισμάτων, τήν κατατομή, τό εἰδικό βάρος καί τήν ἐπίδραση ἐλευθέρων ἐπιφανειῶν ὑγρῶν. Οἱ ὑπολογισμοί θά βασισθοῦν ἐπί τῶν κατωτέρω:

(α) Θά ὑπολογισθεῖ κάθε ἄδεια ἤ μερικῶς πληρωμένη δεξαμενή, τό εἰδικό βάρος τῶν φορτίων, πού περιέχονται καθώς καί πιθανή ἐκροή ὑγρῶν ἀπό βλαβέντα διαμερίσματα.

(β) Τό ποσοστόν κατακλύσεως ὑπολογίζεται ὡς ἑξῆς:

Χῶροι	Ποσοστόν κατακλύσεως
Ἀποθῆκες	0.60
Χῶρος ἐνδιαιτήσεως	0.95
Χῶροι μηχανημάτων	0.85
Κενοί χῶροι	0.95
Χῶροι προοριζόμενοι γιά καταναλώσιμα ὑγρά	0 ἤ 0.95*
Χῶροι προοριζόμενοι γιά ἄλλου εἴδους ὑγρά	0 ἤ 0.95**

* Ὁ,τιδήποτε ἔχει σάν ἀποτέλεσμα πιό αὐστηρές ἀπαιτήσεις.

** Τό ποσοστό τῆς κατακλύσεως μερικῶς πληρουμένων διαμερισμάτων θ' ἀποτελεῖται ἀπό τόν ποσόν ὑγροῦ πού μεταφέρεται.

(γ) Ἡ ἄντωση ὁποιασδήποτε ὑπερκατασκευῆς κατ' εὐθεῖαν ἄνωθεν τῆς πλευρᾶς πού ὑπέστη βλάβην θά πρέπει νά παραβλεφθεῖ. Τά μέρη τῆς ὑπερκατασκευῆς πού δέν ἔχουν κατακλυσθεῖ πέρα ἀπό τήν ἔκταση τῆς βλάβης, μποροῦν νά ληφθοῦν ὑπ' ὄψη ὑπό τόν ὅρον ὅτι εἶναι χωρισμένα ἀπό τά βλαβέντα μέρη μέ ἀεροστεγεῖς φρακτές καί ὅτι τά ἄθικτα μέρη συμμορφώνονται μέ τίς ἀπαιτήσεις τῆς ὑποπαραγράφου (3) (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Γιγγλιμωτές ὑδατοστεγεῖς πόρτες μποροῦν νά γίνουν δεκτές σέ ὑδατοστεγεῖς φρακτές στίς ὑπερκατασκευές.

(δ) Ἡ ἐπίδραση τῆς ἐλεύθερης ἐπιφάνειας θά ὑπολογίζεται σέ γωνία πλευρικῆς κλίσεως 5 μοιρῶν γιά κάθε ξεχωριστό διαμέρισμα. Ἡ Ἀρχή μπορεῖ νά ἀπαιτήσει ἤ νά ἐπιτρέψει οἱ διορθώσεις στήν ἐλεύθερη ἐπιφάνεια νά ὑπολογισθοῦν μέ μία γωνία κλίσεως μεγαλύτερη ἀπό 5 μοῖρες γιά τίς μερικῶς πληρωμένες δεξαμενές.

(ε) Γιά τόν ὑπολογισμό τῆς ἐπιδράσεως τῆς ἐλεύθερης ἐπιφάνειας γιά ἀναλώσιμα ὑγρά θά ὑποτεθεῖ ὅπως γιά κάθε τύπο ὑγροῦ τοὐλάχιστον ἕνα ζευγάρι ἤ μιά μοναδική κεντρική δεξαμενή ἔχει ἐλεύθερη ἐπιφάνεια καί ἡ δεξαμενή ἤ ὁ συνδυασμός τῶν δεξαμενῶν πού θά ληφθοῦν ὑπ' ὄψη στόν ὑπολογισμό θά εἶναι αὐτές πού ἡ ἐπίδραση τῆς ἐλεύθερης ἐπιφάνειας εἶναι πιό μεγάλη.

(5) Ὁ Πλοίαρχος κάθε πετρελαιοφόρου καί τό ἁρμόδιο πρόσωπο ἑνός πετρελαιοφόρου, πού δέν κινεῖται μέ δικά του μέσα γιά τό ὁποῖο αὐτό τό Παράρτημα ἐφαρμόζεται θά πρέπει νά προμηθευθεῖ ἀπό ἕνα ἐγκεκριμένο τύπο:

(α) πληροφοριῶν σχετικῶν μέ τήν φόρτωση καί τήν διανομή φορτίου, πού εἶναι ἀπαραίτητες γιά νά ἐξασφαλίσουν τήν συμμόρφωση μέ τίς διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ· καί

(β) στοιχείων μέ τά ὁποῖα ἀποδεικνύεται ἡ ἱκανότα τοῦ πλοίου νά συμμορφωθεῖ μέ τά κριτήρια τῆς εὐστάθειας ἔναντι βλάβης, ὅπως προσδιορίζεται ἀπό τόν παρόντα Κανονισμό, συμπεριλαμβανομένης καί τῆς ἐπίδρασης τῶν ἀπαλλαγῶν, πού μπορεῖ νά ἐφαρμοσθοῦν σύμφωνα μέ τήν ὑποπαράγραφο (1) (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Προσάρτημα Ι

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ*

Ἀσφαλτοῦχα διαλύματα	GAS OIL
Ἀποθέματα ἀπό ἀναμείξεις	Ἐκ πυρολύσεως
Πισσώδη ἐπιστρώματα ὀροφῶν	**Ἀποθέματα ἀναμιξ. Βενζίνης**
Ὑπόλειμμα εὐθείας ροῆς	Ἀλκύλια - Καύσιμο
Πετρέλαια	Ἐπανεξεργασθέντα
Ἐξευγενισμένα	Πολυμερῆ - Καύσιμο
Ἀκατέργαστα	**Βενζίνες**
Μίγματα πού περιέχουν ἀκατέργαστο (όρυκτό) πετρέλαιο	Βενζίνη φυσική
	Βενζίνη αὐτοκινήτων
DIESEL OIL	Βενζίνη ἀεροπορίας
FUEL OIL No 4 (Μαζούτ - καύσιμο Νο. 4)	
» No 5	Εὐθείας ἀποστάξεως
» No 6	Καύσιμο Νο 1 (κηροζίνη)
Ὑπόλειμμα μή ἀποστάξιμο Μαζούτ	Καύσιμο Νο. 1-D
Ἔλαιο ὁδοποιΐας	Καύσιμο Νο. 2
Ἔλαιο μεταλλαγῆς	Καύσιμο Νο. 2-D
Ἀρωματικά ἔλαια (μή περιλαμβανομένων τῶν φυτικῶν ἐλαίων)	**Καύσιμο ἀεριοθουμένων**
	JP-1 (Κηροζίνη)
Λιπαντέλαια καί ἀπόθεμα ἀναμίξεων	JP-3
Ὀρυκτέλαιο	JP-4
Ἔλαιο μηχανῆς	JP-5 (κηροζίνη, βαριά)
» διαβρώσεως	Καύσιμο τουρμπινῶν
» περιστροφῆς	Κηροζίνη
» στροβίλων	Ὀρυκτό οἰνόπνευμα
Ἀποστάγματα	**Νάφθα**
Εὐθείας ἀποστάξεως	Διαλυτικό
Ἀποθέματα εὐρέως ἐμπλουτισμοῦ	Ἀπόσταγμα ἐλαίου πετρέλαιο

* Ὁ Κατάλογος τῶν πετρελαιοειδῶν δέν θά θεωρεῖται ἀναγκαστικά περιοριστικός

Προσάρτημα ΙΙ

Τύπος Πιστοποιητικοῦ

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ (1973)

Ἐξεδόθη σύμφωνα μέ τούς ὅρους τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως Ἀποφυγῆς Ρυπάνσεως ἀπό πλοῖα, (1973), ὑπό τήν ἐξουσιοδότηση τῆς Κυβερνήσεως τῆς

....

(πλήρης προσδιορισμός τῆς χώρας)

ὑπό ....

(πλήρης προσδιορισμός τοῦ ἁρμοδίου προσώπου ἤ τοῦ Ὀργανισμοῦ) τοῦ ἐξουσιοδοτημένου, σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως Ἀποφυγῆς Ρυπάνσεως ἀπό τά Πλοῖα, (1973)

Ὄνομα Πλοίου	Διεθνές διακριτικό Σῆμα	Λιμήν νηολογήσεως	Ὁλική χωρητικότης

Τύπος τοῦ πλοίου:

Πετρελαιοφόρο συμπεριλαμβανομένου καί τοῦ πλοίου πολλαπλοῦ φορτίου*
Πλοῖο μεταφορᾶς ἀσφάλτου*
Πλοῖο πού δέν εἶναι πετρελαιοφόρο, μέ δεξαμενές φορτίου, πού ἐμπίπτει στίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 2 (2) τοῦ Παραρτήματος Ι τῆς Συμβάσεως*
Πλοῖο διαφορετικό ἀπό τά ἀνωτέρω*

Νέον ἤ ὑπάρχον πλοῖον*

Ἡμερομηνία κατασκευῆς ἤ συμβολαίου εὐρείας μετασκευῆς ....
Ἡμερομηνία πού ἡ τρόπις του ἐτοποθετήθη ἤ τό πλοῖο εὑρίσκετο σέ παρεμφερές στάδιο κατασκευῆς ἤ ἡμερομηνία πού ἄρχισε ἡ εὐρεία μετασκευή. ....
Ἡμερομηνία παραδόσεως ἤ ἀποπερατώσεως τῆς εὐρείας μετασκευῆς ....

ΜΕΡΟΣ Α: ΟΛΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Τό πλοῖο εἶναι ἐφοδιασμένο μέ:

γιά πλοῖα 400 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος καί ἄνω:

(α) συσκευή διαχωριστῆρος πετρελαίου/ὕδατος* (ἱκανή νά παράγει ἐκροή πού νά μήν ὑπερβαίνει τά 100 μέρη ἀνά ἑκατομμύριο σέ πετρέλαιο) ἤ

(β) σύστημα διϋλίσεως, συγκρατήσεως πετρελαίου* (ἱκανοῦ νά παράγει ἐκροή, πού νά μήν ὑπερβαίνει τά 100 μέρη ἀνά ἑκατομμύριο σέ πετρέλαιο)

γιά πλοῖα 10.000 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος καί ἄνω:

(γ) σύστημα αὐτομάτου παρακολουθήσεως καί ἐλέγχου τῆς ἀπορρίψεως τοῦ πετρελαίου* (ἐπιπροσθέτως πρός τό (α) ἤ (β) ἀνωτέρω ἤ

(δ) συσκευή διαχωριστῆρος πετρελαίου/ὕδατος καί σύστημα διϋλίσεως συγκρατήσεως πετρελαίου* (ἱκανό νά παράγει ἐκροή πετρελαίου πού νά μήν ὑπερβαίνει τά 15 μέρη ἀνά ἑκατομμύριο) ἀντί τῶν (α) ἤ (β) ἀνωτέρω.

Λεπτομέρειες τῶν ἀπαιτήσεων μέ τίς ὁποῖες παραχωροῦνται ἐξαιρέσεις σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 2 (2) καί 2 (4) (α) τοῦ Παραρτήματος Ι τῆς Συμβάσεως:

....

....

Παρατηρήσεις:

ΜΕΡΟΣ Β ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ [1] [2]

Νεκρό βάρος .... μετρικοί τόννοι. Μῆκος πλοίου .... μέτρα

Πιστοποιεῖται ὅτι τό παρόν πλοῖο:

(α) ἀπαιτεῖται νά εἶναι κατασκευασμένο σύμφωνα καί νά συμμορφώνεται[3]

(β) δέν ἀπαιτεῖται νά εἶναι κατασκευασμένο σύμφωνα[3]

(γ) δέν ἀπαιτεῖται νά εἶναι κατασκευασμένο σύμφωνα, ἀλλά νά συμμορφώνεται[3]
μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 24 τοῦ Παραρτήματος Ι τῆς Συμβάσεως.

Ἡ χωρητικότητα τῶν δεξαμενῶν διαχωριζομένου ἕρματος εἶναι .... κυβικά μέτρα καί ἀντιστοιχεῖ μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 13 τοῦ Παραρτήματος Ι τῆς Συμβάσεως. Τό διαχωριζόμενο ἕρμα εἶναι διανεμημένο ὡς ἑξῆς:

Δεξαμενή	Ποσότης	Δεξαμενή	Ποσότης

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ:

Τόν παρόν πλοῖο ἔχει ἐπιθεωρηθεῖ σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 4 τοῦ Παραρτήματος Ι τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως γιά τήν Ἀποφυγή Ρυπάνσεως ἀπό πλοῖα 1973, ἀναφορικά μέ τήν ἀποφυγή τῆς ρυπάνσεως ἀπό πετρέλαιο· καί

Ἡ ἐπιθεώρηση δείχνει, ὅτι ἡ κατασκευή, ὁ ἐξοπλισμός, τά ἐξαρτήματα, οἱ διατάξεις καί τά ὑλικά τοῦ πλοίου καί ἡ κατάσταση σ' αὐτό εἶναι ἱκανοποιητικά ἀπό κάθε ἄποψη καί ὅτι τό πλοῖο συμμορφώνεται μέ τίς ἐφαρμοστέες διατάξεις τοῦ Παραρτήματος Ι τῆς Συμβάσεως.

Τό παρόν πιστοποιητικό ἰσχύει μέχρι ....

ὑποκείμενο σέ ἐνδιάμεση ἐπιθεώρηση ἤ ἐπιθεωρήσεις κατά διαστήματα. ....

Ἐξεδόθη εἰς ....
(τόπος ἐκδόσεως τοῦ Πιστοποιητικοῦ)

.... 19..... ....
(Ὑπογραφή ἁρμοδίως ἐξουσ/μένου ὀργάνου τό ὁποῖο ἐξέδοσεν τό Πιστοποιητικό)

(Σφραγίδα τῆς ἐκδούσης Ἀρχῆς)

Ὀπισθογράφηση γιά τά ὑπάρχοντα πλοῖα[4]

Πιστοποιεῖται ὅτι τό παρόν πλοῖο ἔχει ἐξοπλισθεῖ κατά τέτοιο τρόπο, ὥστε νά ἀνταποκρίνεται μέ τίς ἀπαιτήσεις τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως γιά τήν ἀποφυγή τῆς Ρυπάνσεως ἀπό πλοῖα, 1973, ὅσον ἀφορᾶ τά ὑπάρχοντα πλοῖα, τρία ἔτη ἀπό τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς Συμβάσεως.

Ὑπογραφή ....
(ὑπογραφή ἁρμοδίως ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)

Τόπος στόν ὁποῖο ἔγινε ἡ ὀπισθογράφησις .....

....

Ἡμερομηνία ὀπισθογραφήσεως ....

(Σφαγίδα τῆς Ἀρχῆς)

* Διαγράφεται ὅτι δέν ἔχει ἐφαρμογή.

1. Αὐτό τό μέρος θά ἔπρεπε νά συμπληρώνεται γιά τά πετρελαιοφόρα συμπεριλαμβανομένων καί τῶν πλοίων μεταφορᾶς ἀσφάλτου & μέ ἐκεῖνες τίς ἐγγραφές, πού εἶναι ἐφαρμοστέες σέ πλοῖα ἄλλα ἐκτός ἀπό τά πετρελαιοφόρα, πού εἶναι κατασκευασμένα καί χρησιμοποιοῦνται γιά νά μεταφέρουν πετρέλαιο χύδην συνολικῆς χωρητικότητος 200 κυβικῶν μέτρων καί ἄνω.
2. Αὐτή ἡ σελίδα δέν χρειάζεται νά ἀνατυπωθεῖ ἐπί πιστοποιητικοῦ ἐκδοθέντος γιά οἱοδήποτε πλοῖο ἄλλο ἀπό ἐκεῖνα πού ἀναφέρονται στήν ὑποσημείωση [1]
3. Διαγράφεται ὅτι δέν ἔχει ἐφαρμογή.
4. Ἡ παροῦσα ἐγγραφή δέν χρειάζεται νά ἐπαναληφθεῖ σέ Πιστοποιητικό ἄλλο ἀπό τό πρῶτο Πιστοποιητικό, πού παρεχωρήθη στό πλοῖο.

'Ενδιάμεση ἐπιθεώρηση

Πιστοποιεῖται ὅτι στήν ἐνδιάμεση ἐπιθεώρηση πού ἀπαιτεῖται ἀπό τόν Κανονισμό 4 (1) (γ) τοῦ Παραρτήματος Ι τῆς Συμβάσεως, τό παρόν πλοῖο καί ἡ κατάσταση αὐτοῦ βρέθηκε ὅτι ἀνταποκρίνονται πρός τίς σχετικές διατάξεις τῆς Συμβάσεως.

'Υπογραφή ....
('Υπογραφή ἁρμοδίως ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)

Τόπος ....

'Ημερομηνία ....

(Σφραγίδα τῆς 'Αρχῆς)

'Υπογραφή ....
('Υπογραφή ἁρμοδίως ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)

Τόπος ....

'Ημερομηνία ....

(Σφραγίδα τῆς 'Αρχῆς)

Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 8 (2) καί (4) τοῦ Παραρτήματος Ι τῆς Συμβάσεως ἡ ἰσχύς τοῦ Πιστοποιητικοῦ παρατείνεται μέχρι

....

'Υπογραφή ....
('Υπογραφή ἁρμοδίως ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)

Τόπος ....

'Ημερομηνία ....

(Σφραγίδα τῆς 'Αρχῆς)

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΒΙΒΛΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

ΒΙΒΛΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Ι - ΓΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ [1]

"Ονομα πλοίου ....

'Ολική ἱκανότης τοῦ πλοίου γιά μεταφορά φορτίου σέ κυβικά μέτρα ....

Ταξείδι ἀπό ....(ἡμερομηνία) μέχρι .... (ἡμερομηνία)

(α) Φόρτωσις φορτίου πετρελαίου

1. 'Ημερομηνία καί τόπος φορτώσεως			
2. Τύποι τοῦ φορτωθέντος πετρελαίου			
3. Χαρακτηριστικά ἀναγνωρίσεως πληρωθεισῶν δεξαμενῶν			
4. Κλείσιμο τῶν ἐπιστομίων τῶν δεξαμενῶν φορτίου καί τῶν ἐπιστομίων πού ἀπομονώνουν τίς γραμμές μέ τό πέρας τῆς φορτώσεως[2]			

'Ο ὑπογράφων πιστοποιεῖ ὅτι ἐπιπροσθέτως μέ τά ἀνωτέρω ὅλα τά ἐπιστόμια τῆς θαλάσσης, τά ἐπιστόμια ἀπορρίψεων οἱ συνδέσεις καί οἱ διασυνδέσεις τῶν δεξαμενῶν φορτίου καί τῶν σωληνώσεων ἔχουν ἀσφαλισθεῖ μέ τό πέρας τῆς φορτώσεως τοῦ φορτίου πετρελαίου.

'Ημερομηνία ἐγγραφῆς .... 'Αρμόδιος ἀξιωματικός ....

Πλοίαρχος ....

(β) 'Εσωτερική μεταφορά φορτίου πετρελαίου κατά τήν διάρκεια τοῦ ταξειδίου.

5. 'Ημερομηνία ἐσωτερικῆς μεταφορᾶς		
6. Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς ἤ δεξαμενῶν (ι) ἀπό (ιι) εἰς		
7. 'Η δεξαμενή ἤ οἱ δεξαμενές τοῦ (6) (ι) ἀνωτέρω ἐξεκκενώθησαν,		

'Ο ὑπογράφων πιστοποιεῖ ὅτι ἐπιπροσθέτως πρός τά ἀνωτέρω ὅλα τά ἐπιστόμια τῆς θαλάσσης, τά ἐπιστόμια ἀπορρίψεως ἀπό τό πλοῖο, οἱ συνδέσεις τῶν δεξαμενῶν φορτίου καί τῶν σωληνώσεων καί οἱ ἐνδοσυνδέσεις, ἀσφαλίσθηκαν μέ τήν συμπλήρωση τῆς ἐσωτερικῆς μεταφορᾶς τοῦ φορτίου πετρελαίου.

'Ημερομηνία ἐγγραφῆς .... 'Αρμόδιος ἀξιωματικός ....

Πλοίαρχος ....

(γ) 'Εκφόρτωση φορτίου πετρελαίου

8. 'Ημερομηνία καί τόπος ἐκφορτώσεως			
9. Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς ἤ τῶν δεξαμενῶν πού ἐξεφορτώθησαν			
10. 'Η δεξαμενή ἤ δεξαμενές ἐξεκκενώθησαν			
11. "Ανοιγμα τῶν ἀπαιτουμένων ἐπιστομίων τῶν δεξαμενῶν φορτίου καί τῶν ἀπαιτουμένων ἐπιστομίων ἀπομονώσεως τῆς γραμμῆς πρός τῆς ἐκφορτώσεως τοῦ φορτίου[2]			
12. Κλείσιμο τῶν ἀπαιτουμένων ἐπιστομίων τῶν δεξαμενῶν φορτίου καί τῶν ἀπαιτουμένων ἐπιστομίων ἀπομονώσεως τῆς γραμμῆς μέ τήν συμπλήρωση τῆς ἐκφορτώσεως [2]			

'Ο ὑπογράφων πιστοποιεῖ ὅτι ἐπιπροσθέτως πρός τά ἀνωτέρω ὅλα τά ἐπιστόμια τῆς θαλάσσης, τά ἐπιστόμια ἀπορρίψεως ἀπό τά ὁποῖα οἱ συνδέσεις τῶν δεξαμενῶν φορτίου καί τῶν σωληνώσεων καί οἱ ἐνδοσυνδέσεις ἀσφαλίσθηκαν μέ τήν συμπήρωση τῆς ἐκφορτώσεως τοῦ φορτίου πετρελαίου.

'Ημερομηνία ἐγγραφῆς .... 'Ο 'Αρμόδιος ἀξιωματικός ______

'Ο Πλοίαρχος ______

(δ) 'Ερματισμός τῶν δεξαμενῶν φορτίου

13. Χαρακτηριστικά τῆς ἤ τῶν δεξαμενῶν πού ἐρματίσθηκαν			
14. 'Ημερομηνία & στίγμα τοῦ πλοίου κατά τήν ἔναρξη τοῦ ἐρματισμοῦ			
15. 'Εάν τά ἐπιστόμια πού συνδέουν τίς γραμμές φορτίου καί τίς γραμμές διαχωρισμένου ἕρματος ἐχρησιμοποιήθηκαν, ἀναφέρατε ὥρα, ἡμερομηνία καί στίγμα τοῦ πλοίου, ὅταν τά ἐπιστόμια (α) ἀνοίχθησαν (β) ἐκλείσθησαν			

1. Αὐτό τό μέρος θά συμπληρωθεῖ γιά πετρελαιοφόρα περιλαμβανομένων καί τῶν πλοίων συνδεδυασμένων φορτίων καί τῶν μεταφερόντων ἄσφαλτο καί οἱ ἐγγραφές, πού ἀπαιτεῖται θά συμπληρωθοῦν γιά τά πλοῖα πού δέν εἶναι πετρελαιοφόρα, τά ὁποῖα εἶναι κατασκευασμένα καί χρησιμοποιοῦνται γιά νά μεταφέρουν πετρέλαιο χύδην συνολικῆς χωρητικότητος 200 κυβικῶν μέτρων καί ἄνω. Αὐτό τό Μέρος δέν πρέπει νά γράφεται ἐκ νέου σέ Βιβλίο Πετρελαίου πού ἐκδίδεται γιά ὁποιοδήποτε ἄλλο πλοῖο ἀπό ἐκεῖνο πού ἀναφέρεται ἀνωτέρω.
2. 'Απαιτούμενα ἐπιστόμια καί παρεμφερῆ ἐξαρτήματα εἶναι ἐκεῖνα πού ἀναφέρονται στούς Κανονισμούς 20 (2) (α) (ιιι), 23 καί 24 τοῦ Παραρτήματος Ι τῆς Συμβάσεως.
3. Μέ εὐκάμπτους σωλῆνες μέ μηχανήματα καθαρισμοῦ ἤ καί μέ χημικά καθαρισμοῦ. "Οπου ὁ καθαρισμός ἔγινε μέ χημικό πρέπει νά ἀναφερθεῖ τό εἶδος καί ἡ ποσότητα πού χρησιμοποιήθηκε.

Ὁ ὑπογράφων πιστοποιεῖ ὅτι ἐπιπροσθέτως πρός τά ἀνωτέρω, ὅλα τά ἐπιστόμια τῆς θαλάσσης, τά ἐπιστόμια ἀπορρίψεως ἀπό τό πλοῖο, οἱ συνδέσεις τῶν δεξαμενῶν φορτίου καί τῶν σωληνώσεων καί οἱ ἐνδοσυνδέσεις ἀσφαλίσθησαν μέ τό πέρας τοῦ ἐρματισμοῦ.

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς .... Ὁ ἁρμόδιος ἀξιωματικός ......

Ὁ Πλοίαρχος ....

(ε) Καθαρισμός τῶν δεξαμενῶν φορτίου

16. Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς ἤ τῶν δεξαμενῶν πού καθαρίσθηκαν			
17. Ἡμερομηνία καί διάρκεια τοῦ καθαρισμοῦ			
18. Μέθοδοι τοῦ καθαρισμοῦ[3]			

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς .... Ὁ ἁρμόδιος ἀξιωματικός ......

Ὁ Πλοίαρχος ....

(στ) Ἀπόρριψη τοῦ ἀκαθάρτου ἕρματος

19. Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς ἤ τῶν δεξαμενῶν			
20. Ἡμερομηνία καί στίγμα τοῦ πλοίου κατά τήν ἔναρξη τῆς ἀπορρίψεως στήν θάλασσα			
21. Ἡμερομηνία καί στίγμα τοῦ πλοίου κατά τό τέλος τῆς ἀπορρίψεως στήν θάλασσα			
22. Ἡ ταχύτητα(τες) τοῦ πλοίου κατά τήν διάρκεια τῆς ἀπορρίψεως			
23. Ποσότης πού ἀπορρίφθηκε στήν θάλασσα			
24. Ποσότης τοῦ ἀκαθάρτου ὕδατος πού μεταφέρθηκε στήν (στίς) δεξαμενή(νές) καταλοίπων (νά προσδιορισθοῦν τά χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς ἤ τῶν δεξαμενῶν καταλοίπων)			
25. Ἡμερομηνία καί λιμήν παραδόσεως στίς εὐκολίες ὑποδοχῆς καταλοίπων (ἐάν ὑπάρχουν)			
26. Ἔλαβε χώρα ἀπόρριψις μέρους τῆς ποσότητος κατά τήν διάρκεια τῆς νυκτός & εἰς καταφατική περίπτωση ἐπί πόσο χρονικό διάστημα.			
27. Ἐγένετο κανονικός ἔλεγχος τῆς ἐκροῆς & τῆς ἐπιφάνειας τοῦ ὕδατος στήν περιοχή τῆς ἀπορρίψεως;			
28 Παρατηρήθηκε πετρέλαιο στήν ἐπιφάνεια τοῦ ὕδατος στήν περιοχή τῆς ἀπορρίψεως;			

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς .... Ὁ ἁρμόδιος ἀξιωματικός ......

Ὁ Πλοίαρχος ....

(ζ) Ἀπόρριψη τῶν ὑδάτων ἀπό τίς δεξαμενές καταλοίπων

29. Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς ἤ (νῶν) καταλοίπων			
30. Χρόνος κατακαθίσεως ἀπό τήν τελευταία εἴσοδο τῶν καταλοίπων ἤ			
31. Χρόνος κατακαθίσεως ἀπό τήν τελευταία ἀπόρριψη			
32. Ἡμερομηνία, χρόνος καί στῖγμα τοῦ πλοίου κατά τήν ἔναρξη τῆς ἀπορρίψεως.			
33. Βυθομέτρηση τοῦ συνολικοῦ περιεχομένου κατά τήν ἔναρξη τῆς ἀπορρίψεως			
34. Βυθομέτρηση τῆς διαχωριστικῆς ἐπιφάνειας πετρελαίου/ὕδατος κατά τήν ἔναρξη τῆς ἀπορρίψεως			
35. Ποσότητα χύδην πού ἀπορρίφθηκε καί ρυθμός ἀπορρίψεως			
36. Τελική ποσότης πού ἀπορρίφθηκε καί ρυθμός τῆς ἀπορρίψεως.			
37. Ἡμερομηνία, χρόνος καί στῖγμα τοῦ πλοίου κατά τό πέρας τῆς ἀπορρίψεως			
38. Ταχύτητα(τες) τοῦ πλοίου κατά τήν διάρκεια τῆς ἀπορρίψεως			
39. Βυθομέτρηση τῆς διαχωριστικῆς ἐπιφάνειας πετρελαίου/ὕδατος κατά τό πέρας τῆς ἀπορρίψεως			
40. Ἔλαβε χώρα ἀπόρριψις μέρους τῆς ποσότητας κατά τήν διάρκεια τῆς νυκτός & σέ καταφατική περίπτωση ἐπί πόσο χρονικό διάστημα.			
41. Ἐγένετο κανονικός ἔλεγχος τῆς ἐκροῆς καί τῆς ἐπιφάνειας τοῦ ὕδατος στήν περιοχή τῆς ἀπορρίψεως.			
42. Παρατηρήθηκε πετρέλαιο στήν ἐπιφάνεια τοῦ ὕδατος στήν περιοχή τῆς ἀπορρίψεως			

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς .... Ὁ ἁρμόδιος ἀξιωματικός ......

Ὁ Πλοίαρχος ....

(η) Διάθεση καταλοίπων

43. Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς ἤ τῶν δεξαμενῶν			
44. Διατεθεῖσα ποσότης ἀπό κάθε δεξαμενή			
45. Μέθοδος διαθέσεως καταλοίπων α) σέ εὐκολίες ὑποδοχῆς β) ἀνάμιξη μέ τό φορτίο γ) μεταφορά σέ ἄλλη δεξαμενή(νές) (χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς(νῶν) δ) Ἄλλη μέθοδο (ἀναφέρατε ποία)			
46. Ἡμερομηνία καί λιμήν διαθέσεως τῶν καταλοίπων			

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς .... Ὁ ἁρμόδιος ἀξιωματικός ......

Ὁ Πλοίαρχος ....

(θ) Ἀπόρριψη καθαροῦ ἕρματος ἀπό τίς δεξαμενές φορτίου

47. Ἡμερομηνία & στίγμα τοῦ πλοίου κατά τήν ἔναρξη τῆς ἀπορρίψεως τοῦ καθαροῦ ἕρματος			
48. Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς ἤ τῶν δεξαμενῶν πού ξεφορτώθηκαν			
49. Ἦτο (ἦσαν) ἡ δεξαμενή(νές) κενές κατά τήν πλήρωση			
50. Στίγμα τοῦ πλοίου κατά τήν συμπλήρωση, ἐάν εἶναι ἄλλο ἀπό τό ἀναφερόμενο στό 47 ἀνωτέρω.			
51. Ἔλαβε χώρα ἀπόρριψις μέρους τῆς ποσότητος κατά τήν διάρκεια τῆς νυκτός καί σέ καταφατική περίπτωση ἐπί πόσο χρονικό διάστημα.			
52. Ἐγένετο κανονικός ἔλεγχος τῆς ἐκροῆς καί τῆς ἐπιφάνειας τοῦ ὕδατος στήν περιοχή ἀπορρίψεως;			
53. Παρατηρήθηκε πετρέλαιο στήν ἐπιφάνεια τοῦ ὕδατος, στήν περιοχή τῆς ἀπορρίψεως			

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς .... Ὁ ἁρμόδιος ἀξιωματικός ......

Ὁ Πλοίαρχος ....

(ι) Ἀπόρριψη πετρελαιώδους μίγματος τό ὁποῖο συσσωρεύθηκε στούς χώρους τοῦ μηχανοστασίου ὅταν τό πλοῖο εὑρίσκετο ἐντός λιμένος[4]

54. Λιμήν			
55. Διάρκεια παραμονῆς			
56. Διατεθεῖσα ποσότης			
57. Ἡμερομηνία καί τόπος διαθέσεως			
58. Μέθοδος τῆς διαθέσεως (ἀναφέρατε ἐάν χρησιμοποιήθηκε διαχωριστήρ)			

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς .... Ὁ ἁρμόδιος ἀξιωματικός ....

Ὁ Πλοίαρχος ....

(κ) Τυχαῖες ἤ ἄλλες ἐξαιρετικές περιπτώσεις ἀπορρίψεως πετρελαίου.

59. Ἡμερομηνία καί ὥρα συμβάντος			
60. Τόπος ἤ στῖγμα τοῦ πλοίου τήν ὥρα τοῦ συμβάντος			
61. Κατά προσέγγιση ποσότητα καί τύπος πετρελαίου			
62. Περιστάσεις ἀπορρίψεως ἤ διαφυγῆς καί γενικές παρατηρήσεις.			

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς .... Ὁ ἁρμόδιος ἀξιωματικός ......

Ὁ Πλοίαρχος ....

(λ) Ἔχει τεθεῖ ἐκτός λειτουργίας τό σύστημα αὐτόματης παρακολουθήσεως καί ἐλέγχου κατά τήν διάρκεια ἀπορρίψεως ἀπό τό πλοῖο στήν θάλασσα; ἐάν ναί, ἀναφέρατε τήν ὥρα καί τήν ἡμερομηνία τῆς βλάβης καί τήν ὥρα καί τήν ἡμερομηνία τῆς ἐπαναλειτουργίας καί ἐπιβεβαιώσατε ὅτι τοῦτο ἐγένετο ἀπό βλάβη τῆς συσκευῆς καί ἀναφέροντας τούς λόγους, ἐάν εἶναι γνωστοί ....

....

....

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς .... Ὁ ἁρμόδιος ἀξιωματικός ......

Ὁ Πλοίαρχος ....

(μ) Πρόσθετες λειτουργικές διαδικασίες καί γενικές παρατηρήσεις ....

....

....

....

Σέ πετρελαιοφόρα μικρότερα τῶν 150 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος, πού λειτουργοῦν σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 15 (4) τοῦ Παραρτήματος Ι τῆς παρούσης Συμβάσεως, δέον νά χρησιμοποιεῖται κατάλληλο βιβλίο Πετρελαίου ὑποδειχθησόμενο ἀπό τήν Ἀρχή.

Σέ πλοῖα πού μεταφέρουν ἄσφαλτο, μπορεῖ νά χρησιμοποιεῖται ξεχωριστό Βιβλίο Πετρελαίου ὑποδειχθησόμενο ἀπό τήν Ἀρχή, ἡ ὁποία μπορεῖ νά λάβει ὑπ' ὄψιν πρός τοῦτο τούς τομεῖς (α), (β), (γ), (ε), (η), (ι), (κ) καί (μ) τοῦ παρόντος ὑποδείγματος τοῦ Βιβλίου Πετρελαίου.

ΙΙ - ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ

Ὄνομα πλοίου ....

Λειτουργίες ἀπό .... (ἡμερομηνία), μέχρι ... (ἡμερομηνία) ....

(α) Ἑρματισμός ἤ καθαρισμός δεξαμενῶν καυσίμων

1. Χαρακτηριστικά ἀναγνωρίσεως τῆς δεξαμενῆς(νῶν) πού ἑρματίσθηκαν			
2. Ἐάν ἐκαθαρίσθησαν ἀφότου τοποθετήθηκε τελευταία πετρέλαιο ἄλλως γράφεται ποιός τύπος πετρελαίου μεταφέρθηκε τελευταῖα.			
3. Ἡμερομηνία καί στῖγμα τοῦ πλοίου κατά τήν ἔναρξη τοῦ καθαρισμοῦ			
4. Ἡμερομηνία καί στῖγμα τοῦ πλοίου κατά τήν ἔναρξη τοῦ ἑρματισμοῦ			

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς .... Ὁ ἁρμόδιος ἀξιωματικός ......

Ὁ Πλοίαρχος ....

(β) Ἀπόρριψη ἀκαθάρτου ἕρματος ἤ ὕδατος καθαρισμοῦ ἀπό δεξαμενές πού ἀναφέρονται στόν τομέα (α)

5. Χαρακτηριστικά ἀναγνωρίσεως τῆς δεξαμενῆς ἤ τῶν δεξαμενῶν			
6. Ἡμερομηνία & στῖγμα τοῦ πλοίου κατά τήν ἔναρξη τῆς ἀπορρίψεως			
7. Ἡμερομηνία καί στῖγμα τοῦ πλοίου κατά τό πέρας τῆς ἀπορρίψεως			
8. Ταχύτης ἤ ταχύτητες τοῦ πλοίου κατά τήν διάρκεια τῆς ἀπορρίψεως			
9. Μέθοδος ἀπορρίψεως (ἀναφέρατε, ἐάν σέ εὐκολίες ὑποδοχῆς καταλοίπων ἤ μέσω συσκευῆς διαχωριστῆρος)			
10. Ποσότητα πού ἀπορρίφθηκε			

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς .... Ὁ ἁρμόδιος ἀξιωματικός ......

Ὁ Πλοίαρχος ....

(γ) Διάθεση καταλοίπων

11. Ποσότης καταλοίπων πού συγκρατήθηκαν στό πλοῖο			
12. Μέθοδος διαθέσεως τῶν καταλοίπων α) σέ εὐκολίες ὑποδοχῆς β) ἀνεμίχθησαν μέ τήν ἑπόμενη πετρέλευση γ) μεταφέρθησαν σέ ἄλλη δεξαμενή δ) ἄλλη μέθοδος (ἀναφέρατε ποία)			
13. Ἡμερομηνία καί λιμήν τῆς διαθέσεως τῶν καταλοίπων			

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς .... Ὁ ἁρμόδιος ἀξιωματικός ......

Ὁ Πλοίαρχος ....

(δ) Ἀπόρριψη πετρελαιώδους μίγματος τό ὁποῖο συσσωρεύθηκε στούς ὑδροσυλλέκτες τοῦ μηχανοστασίου ἐνῶ τό πλοῖο εὑρίσκετο ἐν λιμένι[5].

14. Λιμήν			
15. Διάρκεια παραμονῆς			
16. Ποσότης πού ἀπορρίφθηκε			
17. Ἡμερομηνία & τόπος τῆς ἀπορρίψεως			
18. Μέθοδος ἀπορρίψεως α) Μέσω συσκευῆς διαχωριστῆρος β) Μέσω συσκευῆς διϋλίσεως πετρελαίου γ) Μέσω συσκευῆς διαχωριστῆρος πετρελαίου/ὕδατος & συσκευῆς διϋλίσεως πετρελαίου δ) Σέ ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς			

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς .... Ὁ ἁρμόδιος ἀξιωματικός ......

Ὁ Πλοίαρχος ....

4. Ἐάν ἡ ἀντλία ἐκκινᾶ αὐτομάτως καί ἀπορρίπτει πάντοτε διά μέσου διαχωριστῆρος θά εἶναι ἀρκετό νά ἐγγράφεται καθημερινῶς «αὐτόματη ἀπόρριψη ἀπό τούς ὑδροσυλλέκτες μέσω διαχωριστῆρος»

5. Ὅταν ἡ ἀντλία λειτουργεῖ αὐτομάτως καί ἀπορρίπτει πάντοτε μέσω διαχωριστῆρος, θά εἶναι ἀρκετό νά ἀναγράφεται καθημερινῶς «Αὐτόματη ἀπόρριψη ἀπό τούς ὑδροσυλλέκτες μέσω διαχωριστῆρος».

(ε) Τυχαῖες ἢ ἄλλες ἐξαιρετικές περιπτώσεις ἀπορρίψεως πετρελαίου

19. Ἡμερομηνία καί χρόνος συμβάντος			
20. Τόπος ἢ στίγμα τοῦ πλοίου κατά τήν ὥρα τοῦ συμβάντος			
21. Κατά προσέγγιση ποσότης καί τύπος πετρελαίου			
22. Περιστάσεις ἀπορρίψεως ἢ διαφυγῆς αἰτίες αὐτῶν καί γενικές παρατηρήσεις			

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς .... Ὁ ἁρμόδιος ἀξιωματικός ......

Ὁ Πλοίαρχος ....

(στ) Ἔχει τεθεῖ ἐκτός λειτουργίας τό σύστημα αὐτόματης παρακολουθήσεως καί ἐλέγχου κατά τήν διάρκεια ἀπορρίψεως ἀπό τό πλοῖο στήν θάλασσα. Ἐάν ναί, ἀναφέρατε τήν ὥρα καί τήν ἡμερομηνία τῆς βλάβης καί τήν ὥρα καί τήν ἡμερομηνία ἐπαναλειτουργίας καί ἐπιβεβαιώσατε ὅτι αὐτό ἔγινε ἀπό βλάβη τῆς συσκευῆς καί ἀναφέροντας τούς λόγους, ἐάν εἶναι γνωστοί ....

....

....

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς .... Ὁ ἁρμόδιος ἀξιωματικός ......

Ὁ Πλοίαρχος ....

(ζ) Νέα πλοῖα 4.000 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος καί ἄνω· ἀκάθαρτον ἕρμα ἔχει μεταφερθεῖ σέ δεξαμενές καυσίμου πετρελαίου; ΝΑΙ/ΟΧΙ. Ἐάν ναί ἀναφέρατε ποιές δεξαμενές ἑρματίσθηκαν ἔτσι καί τήν μέθοδο τῆς ἀπορρίψεως τοῦ ἀκαθάρτου ἕρματος

....

....

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς .... Ὁ ἁρμόδιος ἀξιωματικός ......

Ὁ Πλοίαρχος ....

(η) Πρόσθετες λειτουργικές διαδικασίες καί γενικές παρατηρήσεις ....

....

....

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς .... Ὁ ἁρμόδιος ἀξιωματικός ......

Ὁ Πλοίαρχος ....

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΔΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΥΓΡΕΣ ΤΟΞΙΚΕΣ ΟΥΣΙΕΣ ΧΥΔΗΝ

Κανονισμός 1

Ὁρισμοί

Κατά τήν ἐφαρμογή τοῦ παρόντος Παραρτήματος:

(1) «Δεξαμενόπλοιο χημικῶν» εἶναι τό πλοῖο πού κατασκευάσθηκε ἢ προσαρμόσθηκε βασικά γιά νά μεταφέρει φορτίο ἐπιβλαβῶν ὑγρῶν οὐσιῶν χύδην καί ὡς τέτοιο ἐννοεῖται πετρελαιοφόρο, ὅπως καθορίζεται στό Παράρτημα Ι τῆς παρούσης Συμβάσεως, ὅταν μεταφέρει φορτίο ἢ μέρος φορτίου ἐπιβλαβῶν ὑγρῶν οὐσιῶν χύδην.

(2) «Καθαρό ἕρμα» εἶναι τό ἕρμα πού μεταφέρεται σέ δεξαμενή ἡ ὁποία ἀπό τότε πού χρησιμοποιήθηκε γιά τελευταία φορά γιά νά μεταφέρει φορτίο πού περιεῖχε μία οὐσία τῆς κατηγορίας Α, Β, Γ ἢ Δ ἔχει καθαρισθεῖ τελείως καί τά ὑπολείμματα ἀπ' αὐτήν ἔχουν ἀπορριφθεῖ ἢ δέ δεξαμενή ἔχει κενωθεῖ σύμφωνα μέ τίς οἰκεῖες ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(3) «Διαχωρισμένο ἕρμα» εἶναι τό ὑδάτινο ἕρμα πού εἰσάγεται σέ δεξαμενή μονίμως προορισμένη γιά μεταφορά ἕρματος ἢ γιά μεταφορά ἕρματος ἢ φορτίου, πού δέν εἶναι πετρέλαιο ἢ ἐπιβλαβεῖς ὑγρές οὐσίες ὅπως ποικιλοτρόπως καθορίζονται στά Παραρτήματα τῆς παρούσης Συμβάσεως καί ἡ ὁποία εἶναι πλήρως διαχωρισμένη ἀπό τό φορτίο καί τό σύστημα τῶν καυσίμων.

(4) «Πλησιέστερη ἀκτή» εἶναι ἡ καθοριζομένη στόν Κανονισμό 1 (9) τοῦ Παραρτήματος Ι τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(5) «Ὑγρές οὐσίες» εἶναι ἐκεῖνες οἱ ὁποῖες ἔχουν πίεση ἀτμῶν πού δέν ὑπερβαίνει τά 2,8 kp/cm², σέ θερμοκρασία 37.8°C.

(6) «Ἐπιβλαβής ὑγρή οὐσία» εἶναι οὐσία, πού καθορίζεται στό Προσάρτημα ΙΙ τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἢ προσωρινῶς θεωρουμένη σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 3 (4) ὅτι ἐμπίπτει στήν Κατηγορία Α, Β, Γ ἢ Δ.

(7) «Εἰδική περιοχή» εἶναι ἡ θαλάσσια περιοχή στήν ὁποία διά ἀνεγνωρισμένους τεχνικούς λόγους σέ σχέσει μέ τήν ὠκεανογραφική καί οἰκολογική κατάστασή της καί τήν ἰδιόμορφη κυκλοφοριακή της κίνηση ἀπαιτεῖται ἡ υἱοθέτηση ἐπιτακτικῶν μεθόδων γιά τήν ἀποφυγή ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ἀπό τίς ἐπιβλαβεῖς ὑγρές οὐσίες.

Εἰδικές περιοχές θά εἶναι:

(α). Ἡ περιοχή τῆς Βαλτικῆς Θαλάσσας· καί

(β) Ἡ περιοχή τοῦ Εὐξείνου Πόντου

(8) «Περιοχή τῆς Βαλτικῆς Θαλάσσης» εἶναι ἡ καθοριζομένη στόν Κανονισμό 10 (1) (β) τοῦ Παραρτήματος Ι τῆς παρούσης Συμβάσεώς.

(9) «Περιοχή τοῦ Εὐξείνου Πόντου» εἶναι ἡ καθοριζομένη στόν κανονισμό 10 (1) (γ) τοῦ Παραρτήματος Ι τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Κανονισμός 2

Ἐφαρμογή

(1) Ἐκτός ἐάν ἄλλως ρητῶς προβλέπεται οἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος θά ἐφαρμόζονται σέ ὅλα τά πλοῖα πού μεταφέρουν ἐπιβλαβεῖς ὑγρές οὐσίες χύδην.

(2) Ὅταν ἕνα φορτίο πού ὑπόκειται στίς διατάξεις τοῦ Παραρτήματος Ι τῆς παρούσης Συμβάσεως, μεταφέρεται σέ χῶρο φορτίου δεξαμενοπλοίου χημικῶν, θά ἐφαρμόζονται ἐπίσης οἱ οἰκεῖες ἀπαιτήσεις τοῦ Παραρτήματος Ι τῆς Συμβάσεως.

(3) Ὁ Κανονισμός 13 τοῦ παρόντος Παραρτήματος θά ἐφαρμόζεται μόνο σέ πλοῖα πού μεταφέρουν οὐσίες, πού εἶναι ταξινομημένες γιά τούς σκοπούς τοῦ ἐλέγχου τῆς ἀπορρίψεως στήν Κατηγορία Α, Β, ἢ Γ.

Κανονισμός 3

Κατηγορίες καί Κατάλογος τῶν ἐπιβλαβῶν ὑγρῶν οὐσιῶν

(1) Γιά τήν ἐφαρμογή τῶν Κανονισμῶν τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ἐκτός ἀπό τόν Κανονισμό 13, οἱ ἐπιβλαβεῖς ὑγρές οὐσίες θά κατανεμηθοῦν σέ τέσσερις κατηγορίες ὡς ἑξῆς:

(α) Κατηγορία Α - Ἐπιβλαβεῖς ὑγρές οὐσίες, οἱ ὁποῖες, ἐάν ἀπορριφθοῦν στήν θάλασσα ἀπό λειτουργίες καθαρισμοῦ δεξαμενῶν ἢ ἀφερματισμοῦ θά δημιουργήσουν ὕψιστο κίνδυνο εἴτε στίς θαλάσσιες πηγές διατροφῆς εἴτε στήν ἀνθρώπινη ὑγεία ἢ θά προκαλέσουν σοβαρή βλάβη στήν ἰσορροπία ἢ σέ ἄλλες νόμιμες χρήσεις τῆς θαλάσσης καί ὡς ἐκ τούτου γιά τήν περίπτωσή τους δικαιολογεῖται ἡ ἐφαρμογή αὐστηρῶν μέτρων κατά τῆς ρυπάνσεως.

(β) Κατηγορία Β - Ἐπιβλαβεῖς ὑγρές οὐσίες οἱ ὁποῖες ἐάν ἀπορριφθοῦν στήν θάλασσα ἀπό λειτουργίες καθαρισμοῦ δεξαμενῶν ἢ ἀφερματισμοῦ θά δημιουργήσουν κίνδυνο εἴτε στίς θαλάσσιες πηγές διατροφῆς εἴτε στήν ἀνθρώπινη ὑγεία ἢ θά προκαλέσουν βλάβη στήν ἰσορροπία ἢ σέ ἄλλες νόμιμες χρήσεις τῆς θάλασσας καί ὡς ἐκ τούτου γιά τήν περίπτωσή τους δικαιολογεῖται ἡ ἐφαρμογή εἰδικῶν μέτρων κατά τῆς ρυπάνσεως.

(γ) Κατηγορία Γ - Ἐπιβλαβεῖς ὑγρές οὐσίες, οἱ ὁποῖες, ἐάν ἀπορριφθοῦν στήν θάλασσα ἀπό λειτουργίες καθαρισμοῦ δεξαμενῶν ἢ ἀφερματισμοῦ θά δημιουργήσουν μικρότερο κίνδυνο εἴτε στίς θαλάσσιες πηγές διατροφῆς εἴτε στήν ἀνθρώπινη ὑγεία ἢ θά προκαλέσουν μικρότερη βλάβη στήν ἰσορροπία ἢ σέ ἄλλες νόμιμες χρήσεις τῆς θάλασσας καί ὡς ἐκ τούτου γιά τήν περίπτωσή τους δικαιολογεῖται ἡ ἐφαρμογή εἰδικῶν συνθηκῶν λειτουργικότητος.

(δ) Κατηγορία Δ - Ἐπιβλαβεῖς ὑγρές οὐσίες, οἱ ὁποῖες, ἐάν ἀπορριφθοῦν στήν θάλασσα ἀπό λειτουργίες καθαρισμοῦ δεξαμενῶν ἢ ἀφερματισμοῦ θά δημιουργήσουν προφανή κίνδυνο εἴτε στίς θαλάσσιες πηγές διατροφῆς, εἴτε στήν ἀνθρώπινη ὑγεία ἢ θά προκαλέσουν μικρή βλάβη στήν ἰσορροπία ἢ σέ ἄλλες νόμιμες χρήσεις τῆς θαλάσσης καί ὡς ἐκ τούτου γιά τήν περίπτωσή τους δικαιολογεῖται κάποια προσοχή στίς ἐργασίες χειρισμῶν.

(2) Κατευθυντήριες ὁδηγίες γιά τήν χρήση τῆς διακρίσεως σέ κατηγορίες τῶν ἐπιβλαβῶν ὑγρῶν οὐσιῶν δίνονται στό Προσάρτημα Ι τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(3) Ὁ Κατάλογος τῶν ἐπιβλαβῶν ὑγρῶν οὐσιων που μεταφερονται χύδην καί που κατατάχθηκαν προσφάτως σέ κατηγορίες οἱ ὁποῖες ὑπόκεινται στίς διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος δίδεται στό Προσάρτημα ΙΙ τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(4) Ἐάν προτείνεται νά μεταφερθεῖ ὑγρή οὐσία χύδην, ἡ ὁποία δέν ἔχει καταταγεῖ σέ κατηγορία σύμφωνα μέ τήν παράγραφο (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἢ ἔχει ἐκτιμηθεῖ ὅπως ἀναφέρεται στόν Κανονισμό 4 (1) τοῦ παρόντος Παραρτήματος οἱ Κυβερνήσεις τῶν Μερῶν τῆς Συμβάσεως οἱ ἐνεχόμενες στήν προταθεῖσα διαδικασία θά καθιερώσουν καί θά συμφωνήσουν ἀπό κοινοῦ μία προσωρινή ἐκτίμηση γιά τήν προτεινομένη λειτουργία μέ βάση τίς κατευθυντήριες ὁδηγίες πού ἀναφέρονται στήν παράγραφο (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Μέχρι νά γίνει πλήρης συμφωνία μεταξύ τῶν ἐνεχομένων Κυβερνήσεων, ἡ οὐσία θά μεταφερθεῖ μέ τούς αὐστηρότερους ὅρους πού προτάθηκαν. Τό δυνατόν ταχύτερον, ἀλλά ὄχι ἀργότερον ἀπό ἐνενήντα ἡμέρες μετά τήν πρώτη μεταφορά, ἡ ἐνδιαφερομένη Ἀρχή θά γνωστοποιήσει στόν Ὀργανισμό καί θά δώσει λεπτομέρειες περί τῆς οὐσίας καί τῆς προσωρινῆς ἐκτιμήσεως πού ἐγένετο γιά τήν ταχεία πληροφόρηση ὅλων τῶν Μερῶν. Ἡ κυβέρνηση κάθε Μέρους ἐντός περιόδου ἐνενήντα ἡμερῶν θά πρέπει νά ἀποστείλει τίς παρατηρήσεις στόν Ὀργανισμό γιά τήν συνεισφορά στήν τελική ἐκτίμηση τῆς οὐσίας.

Κανονισμός 4

Ἄλλες ὑγρές οὐσίες

(1) Οἱ οὐσίες πού εἶναι στόν κατάλογο τοῦ Προσαρτήματος III τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἔχουν ἐκτιμηθεῖ καί εὑρεθεῖ ὅτι δέν ἐμπίπτουν στήν Κατηγορία Α, Β, Γ καί Δ, σύμφωνα μέ τούς προσδιορισμούς τοῦ Κανονισμοῦ 3 (1) τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ἐπειδή πρός τό παρόν θεωροῦνται ὅτι δέν παρουσιάζουν καμμιά βλάβη στήν ἀνθρώπινη ὑγεία, στόν θαλάσσιο πλοῦτο, στήν ἰσορροπία ἤ σέ ἄλλες νόμιμες χρήσεις τῆς θαλάσσης, ὅταν ἀπορρίπτονται στήν θάλασσα, ἀπό λειτουργίες καθαρισμοῦ δεξαμενῶν ἤ ἀφερματισμοῦ.

(2) Ἡ ἀπόρριψη τοῦ ὕδατος τῶν ὑδροσυλλεκτῶν ἤ τοῦ ἕρματος ἤ ἄλλων ὑπολειμμάτων ἤ μιγμάτων πού περιέχουν μόνον οὐσίες τοῦ καταλόγου τοῦ Προσαρτήματος III τοῦ παρόντος Παραρτήματος δέν θά ὑπόκεινται στίς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(3) Ἡ ἀπόρριψη στήν θάλασσα τοῦ καθαροῦ ἤ διαχωρισμένου ἕρματος δέν θά ὑπόκειται στίς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

Κανονισμός 5

Ἀπόρριψη Βλαβερῶν Ὑγρῶν Οὐσιῶν

Οὐσίες Κατηγοριῶν Α, Β, καί Γ ἐκτός τῶν εἰδικῶν περιοχῶν καί Οὐσίες Κατηγορίας Δ σέ ὅλες τίς περιοχές.

Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 6 τοῦ παρόντος Παραρτήματος:

(1) Ἡ ἀπόρριψη στήν θάλασσα οὐσιῶν τῆς κατηγορίας Α, ὅπως καθορίζονται στόν Κανονισμό (3) (1) (α) τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἤ αὐτῶν πού προσωρινῶς ἐκτιμήθηκαν σάν τέτοιες ἤ ὑδατίνου ἕρματος, ἀποπλυμάτων δεξαμενῶν ἤ ἄλλων καταλοίπων ἤ μιγμάτων πού περιέχουν τέτοιες οὐσίες θά ἀπαγορεύεται. Ἐάν οἱ δεξαμενές πού περιέχουν τέτοιες οὐσίες ἤ μίγματα πρόκειται νά πλυθοῦν, τά κατάλοιπα θά ἀπορρίπτονται στίς ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς, μέχρις ὅτου ἡ συγκέντρωση τῆς οὐσίας στά ἀπόβλητα στήν εὐκολία ὑποδοχῆς εἶναι ἴση ἤ κάτω ἀπό τήν συγκέντρωση τῶν καταλοίπων πού καθορίζεται γι' αὐτήν τήν οὐσία στήν στήλη III τοῦ Προσαρτήματος II τοῦ παρόντος Παραρτήματος καί ἕως ὅτου ἀδειάσει ἡ δεξαμενή. Μέ τόν ὅρο ὅτι τά ὑπόλοιπα πού παραμένουν στήν δεξαμενή διαλύονται μετά ἀπό τήν προσθήκη ποσότητος ὕδατος, τουλάχιστον ἴσου πρός τό 5 τοῖς ἑκατό τοῦ ὁλικοῦ ὄγκου τῆς δεξαμενῆς, ἐπιτρέπεται ἡ ἀπόρριψις στήν θάλασσα, ὅταν ἐπιπροσθέτως πληροῦνται οἱ ἀκόλουθες συνθῆκες:

(α) τό πλοῖο ταξειδεύει μέ ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στήν περίπτωση τῶν αὐτοκινουμένων πλοίων ἤ τουλάχιστο 4 κόμβων στήν περίπτωση πού τά πλοῖα δέν εἶναι αὐτοκινούμενα·

(β) ἡ ἀπόρριψη γίνεται κάτω ἀπό τήν ἴσαλο γραμμή, λαμβανομένης ὑπ' ὄψη τῆς θέσεως τῶν εἰσαγωγῶν θάλασσας· καί

(γ) ἡ ἀπόρριψη γίνεται σέ μία ἀπόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικῶν μιλίων ἀπό τήν πλησιέστερη ἀκτή καί σέ βάθος ὄχι μικρότερο τῶν 25 μέτρων.

(2) Ἡ ἀπόρριψη στήν θάλασσα οὐσιῶν τῆς Κατηγορίας Β, ὅπως καθορίζονται στόν Κανονισμό 3 (1) (β) τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἤ ἐκείνων πού ἐκτιμήθηκαν προσωρινά σάν τέτοιες ἤ τοῦ ὑδάτινου ἕρματος ἤ τῶν ἀποπλυμάτων τῆς δεξαμενῆς ἤ ἄλλων καταλοίπων ἤ μιγμάτων περιεχόντων τέτοιες οὐσίες θ' ἀπαγορεύεται, ἐκτός ἐάν πληροῦνται οἱ ἀκόλουθες προϋποθέσεις:

(α) τό πλοῖο ταξειδεύει μέ τουλάχιστο ταχύτητα 7 κόμβων στήν περίπτωση τῶν αὐτοκινουμένων πλοίων ἤ τουλάχιστο 4 κόμβων στήν περίπτωση πού τά πλοῖα δέν εἶναι αὐτοκινούμενα·

(β) οἱ μέθοδοι καί οἱ διατάξεις τῆς ἀπορρίψεως εἶναι ἐγκεκριμένες ἀπό τήν Ἀρχή. Αὐτές οἱ μέθοδοι καί οἱ διατάξεις θά βασίζονται στά πρότυπα πού ἀνεπτύχθησαν ἀπό τόν Ὀργανισμό καί θά ἐξασφαλίζουν ὅτι ἡ συγκέντρωση καί ὁ ρυθμός τῆς ἀπορρίψεως τῶν ἀποβλήτων εἶναι τέτοιος ὥστε συγκέντρωση τῆς οὐσίας στά ἀπόνερα τῆς ἕλικος τοῦ πλοίου δέν ὑπερβαίνει τό 1 μέρος ἀνά ἑκατομμύριο·

(γ) ἡ μέγιστη ποσότητα πού ἀπορρίφθηκε ἀπό κάθε δεξαμενή καί ἀπό τίς σχετικές σωληνώσεις δέν θά ὑπερβαίνει τήν μέγιστη ποσότητα πού εἶναι ἐγκεκριμένη σύμφωνα μέ τήν μέθοδο ἡ ὁποία ἀναφέρεται στήν ὑποπαράγραφο (β) τῆς παρούσης παραγράφου, ἡ ὁποία σέ καμμία περίπτωση δέν ὑπερβαίνει τό 1 κυβικό μέτρο ἤ τό 1/3.000 τῆς χωρητικότητος τῆς δεξαμενῆς σέ κυβικά μέτρα, ὅποιο εἶναι μεγαλύτερο·

(δ) ἡ ἀπόρριψη γίνεται κάτω ἀπό τήν ἴσαλο γραμμή, λαμβανομένης ὑπ' ὄψη τῆς θέσεως τῶν εἰσόδων εἰσαγωγῶν θαλάσσης· καί

(ε) ἡ ἀπόρριψη γίνεται σέ ἀπόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικῶν μιλίων ἀπό τήν πλησιέστερη ἀκτή καί σέ βάθος ὄχι λιγώτερο τῶν 25 μέτρων.

(3) Ἡ ἀπόρριψη στήν θάλασσα οὐσιῶν τῆς κατηγορίας Γ, ὅπως καθορίζονται στόν Κανονισμό (3) (1) (γ) τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἤ ἐκείνων πού ἐκτιμήθηκαν προσωρινά σάν τέτοιες ἤ τοῦ ὑδάτινου ἕρματος ἤ τῶν ἀποπλυμάτων τῆς δεξαμενῆς ἤ ἄλλων καταλοίπων ἤ μιγμάτων περιεχόντων τέτοιες οὐσίες θ' ἀπαγορεύεται, ἐκτός ἐάν πληροῦνται οἱ ἀκόλουθες προϋποθέσεις:

(α) τό πλοῖο ταξειδεύει μέ ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στήν περίπτωση τῶν αὐτοκινουμένων πλοίων ἤ τουλάχιστον 4 κόμβων στήν περίπτωση πού τά πλοῖα δέν εἶναι αὐτοκινούμενα·

(β) οἱ μέθοδοι καί οἱ διατάξεις τῆς ἀπορρίψεως εἶναι ἐγκεκριμένες ἀπό τήν Ἀρχή. Αὐτές οἱ μέθοδοι καί οἱ διατάξεις θά βασίζωνται στά πρότυπα πού ἀνεπτύχθησαν ἀπό τόν Ὀργανισμό καί θά ἐξασφαλίζουν, ὅτι ἡ συγκέντρωση καί ὁ ρυθμός τῆς ἀπορρίψεως τῶν ἀποβλήτων εἶναι τέτοιος ὥστε ἡ συγκέντρωση τῆς οὐσίας στά ἀπόνερα τῆς ἕλικος τοῦ πλοίου δέν ὑπερβαίνει τά 10 μέρη στό ἑκατομμύριο·

(γ) ἡ μεγίστη ποσότητα πού ἀπορρίφθηκε ἀπό κάθε δεξαμενή καί ἀπό τίς σχετικές σωληνώσεις δέν θά ὑπερβαίνει τήν μέγιστη ποσότητα πού εἶναι ἐγκεκριμένη σύμφωνα μέ τήν μέθοδο ἡ ὁποία ἀναφέρεται στήν ὑποπαράγραφο (β) τῆς παρούσης παραγράφου, ἡ ὁποία σέ καμμία περίπτωση δέν θά ὑπερβαίνει τά 3 κυβικά μέτρα ἤ τό 1/1.000 τῆς χωρητικότητος τῆς δεξαμενῆς σέ κυβικά μέτρα, ὅποιο εἶναι μεγαλύτερο.

(δ) ἡ ἀπόρριψη γίνεται κάτω ἀπό τήν ἴσαλο γραμμή, λαμβανομένης ὑπ' ὄψη τῆς θέσεως τῶν εἰσόδων εἰσαγωγῶν θαλάσσης· καί

(ε) ἡ ἀπόρριψη γίνεται σέ ἀπόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικῶν μιλίων ἀπό τήν πλησιέστερη ἀκτή καί σέ βάθος ὄχι ὀλιγώτερο τῶν 25 μέτρων.

(4) Ἡ ἀπόρριψη στήν θάλασσα οὐσιῶν τῆς Κατηγορίας Δ, ὅπως καθορίζονται στόν Κανονισμό (3) (1) (δ) τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἤ ἐκείνων πού ἐκτιμήθηκαν προσωρινά σάν τέτοιες ἤ τοῦ ὑδάτινου ἕρματος ἤ τῶν ἀποπλυμάτων τῶν δεξαμενῶν ἤ ἄλλων καταλοίπων ἤ μιγμάτων περιεχόντων τέτοιες οὐσίες θ' ἀπαγορεύεται ἐκτός ἐάν πληροῦνται οἱ ἀκόλουθες προϋποθέσεις:

(α) τό πλοῖο ταξειδεύει μέ ταχύτητα τουλάχιστον 7 κόμβων στήν περίπτωση τῶν αὐτοκινουμένων πλοίων ἤ τουλάχιστον 4 κόμβων στήν περίπτωση πού τά πλοῖα δέν εἶναι αὐτοκινούμενα·

(β) τέτοια μίγματα ἔχουν συγκέντρωση, ὄχι μεγαλύτερη ἀπό ἕνα μέρος τῆς οὐσίας σέ 10 μέρη ὕδατος· καί

(γ) ἡ ἀπόρριψη γίνεται σέ ἀπόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικῶν μιλίων ἀπό τήν πλησιέστερη ἀκτή.

(5) Μέθοδοι ἀερισμοῦ ἐγκεκριμένες ἀπό τήν Ἀρχή μποροῦν νά χρησιμοποιηθοῦν γιά τήν ἀπομάκρυνση τῶν ὑπολοίπων τοῦ φορτίου ἀπό τήν δεξαμενή. Τέτοιες μέθοδοι θα βασίζονται στά πρότυπα, πού καθορίσθηκαν ἀπό τόν Ὀργανισμό. Ἐάν ἀκολούθως πλύσιμο τῆς δεξαμενῆς εἶναι ἀπαραίτητο ἡ ἀπόρριψη στήν θάλασσα τῶν ἀποπλυμάτων τῆς πλύσεως θά γίνεται σύμφωνα μέ τίς παραγράφους (1), (2), (3) ἤ (4) αὐτοῦ τοῦ Κανονισμοῦ ὁποιαδήποτε ἔχει ἐφαρμογή.

(6) Ἡ ἀπόρριψη στήν θάλασσα οὐσιῶν οἱ ὁποῖες δέν ἔχουν ταξινομηθεῖ δέν ἔχουν καθορισθεῖ ἤ προσωρινῶς ἐκτιμηθεῖ, σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό (4) (1) τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἤ τοῦ ὑδάτινου ἕρματος ἤ τῶν ἀποπλυμάτων τῶν δεξαμενῶν ἤ ἄλλων καταλοίπων ἤ μιγμάτων, πού περιέχουν τέτοιες οὐσίες θ' ἀπαγορεύεται.

Κατηγορίες Α, Β καί Γ οὐσιῶν ἐντός τῶν Εἰδικῶν Περιοχῶν.

Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 6 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(7) Ἡ ἀπόρριψη στήν θάλασσα οὐσιῶν τῆς Κατηγορίας Α, ὅπως καθορίζονται στόν Κανονισμό (3) (1) (α) τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἤ αὐτῶν πού προσωρινῶς ἐκτιμήθηκαν σάν τέτοιες ἤ ὑδατίνου ἕρματος τῶν ἀποπλυμάτων τῶν δεξαμενῶν ἤ ἄλλων καταλοίπων ἤ μιγμάτων πού περιέχουν τέτοιες οὐσίες θ' ἀπαγορεύεται. Ἐάν οἱ δεξαμενές πού περιέχουν τέτοιες οὐσίες ἤ μίγματα πρόκειται νά πλυθοῦν, τά ὑπολείμματα θά ἀπορριφθοῦν στίς ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς τίς ὁποῖες θά παρέχουν οἱ Χῶρες πού γειτνιάζουν πρός τήν Εἰδική Περιοχή, σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 7 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, μέχρις ὅτου ἡ συγκέντρωση τῆς οὐσίας στά ἀπόβλητα στήν εὐκολία ὑποδοχῆς εἶναι ἴση ἤ κάτω ἀπό τήν συγκέντρωση τοῦ ὑπολείμματος, πού περιγράφεται γι' αὐτήν τήν οὐσία στήν στήλη IV τοῦ Προσαρτήματος II τοῦ παρόντος Παραρτήματος καί ἕως ὅτου ἀδειάσει ἡ δεξαμενή. Μέ τόν ὅρο ὅτι τό ὑπόλοιπο, πού παραμένει στήν δεξαμενή διαλύεται ἀκολούθως μέ τήν προσθήκη ποσότητος ὕδατος τουλάχιστον ἴσον πρός τό 5 τοῖς ἑκατό τοῦ ὁλικοῦ ὄγκου τῆς δεξαμενῆς, μπορεῖ νά ἀπορριφθεῖ στήν θάλασσα, ὅταν πληροῦνται ἐπίσης οἱ ἀκόλουθες προϋποθέσεις:

(α) τό πλοῖο ταξειδεύει μέ ταχύτητα τουλάχιστο 7 κόμβων στήν περίπτωση τῶν αὐτοκινουμένων πλοίων ἤ τουλάχιστον 4 κόμβων στήν περίπτωση πού τά πλοῖα δέν εἶναι αὐτοκινούμενα·

(β) ἡ ἀπόρριψη γίνεται κάτω ἀπό τήν ἴσαλο γραμμή, λαμβανομένης ὑπ' ὄψη τῆς θέσεως τῶν εἰσαγωγῶν τῆς θαλάσσης· καί

(γ) ἡ ἀπόρριψη γίνεται σέ ἀπόσταση τουλάχιστον 12 ναυτικῶν μιλίων ἀπό τήν πλησιέστερη ἀκτή καί σέ βάθος ὄχι μικρότερο τῶν 25 μέτρων.

(8) Ἡ ἀπόρριψη στήν θάλασσα οὐσιῶν τῆς Κατηγορίας Β, ὅπως καθορίζονται στόν Κανονισμό 3 (1) (β) τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἤ ἐκείνων πού ἐκτιμήθηκαν προσωρινά σάν τέτοιες ἤ τοῦ ὑδατίνου ἕρματος ἤ τῶν ἀποπλυμάτων τῆς δεξαμενῆς ἤ ἄλλων καταλοίπων ἤ μιγμάτων περιεχόντων τέτοιες οὐσίες θ' ἀπαγορεύεται, ἐκτός ἐάν πληροῦνται οἱ ἀκόλουθες προϋποθέσεις:

(α) ἡ δεξαμενή ἔχει καθαρισθεῖ μετά τήν ἐκφόρτωση μέ ποσότητα ὕδατος ὄχι μικρότερη ἀπό τό 0.5 τοῖς ἑκατό τοῦ ὁλικοῦ ὄγκου τῆς δεξαμενῆς καί τά

κατάλοιπα ἔχουν ἀπορριφθεῖ στήν ἐγκατάσταση ὑποδοχῆς μέχρι ν' ἀδειάσει ἡ δεξαμενή·

(β) τό πλοῖο ταξειδεύει μέ ταχύτητα τοὐλάχιστον 7 κομβων στήν περίπτωση τῶν αὐτοκινουμένων πλοίων ἤ τουλάχιστον 4 κόμβων στήν περίπτωση πού τά πλοῖα δέν εἶναι αὐτοκινούμενα·

(γ) οἱ μέθοδοι καί οἱ διατάξεις τῆς ἀπορρίψεως εἶναι ἐγκεκριμένες ἀπό τήν 'Αρχή. Αὐτές οἱ μέθοδοι καί οἱ διατάξεις θά βασίζωνται στά πρότυπα πού ἀνεπτύχθησαν ἀπό τόν 'Οργανισμό καί θά ἐξασφαλίζουν ὅτι ἡ συγκέντρωση τῆς οὐσίας στά ἀπόνερα τῆς ἕλικος τοῦ πλοίου δέν ὑπερβαίνει τό 1 μέρος ἀνά ἑκατομμύριο·

(δ) ἡ ἀπόρριψη γίνεται κάτω ἀπό τήν ἴσαλο γραμμή, λαμβανομένης ὑπ' ὄψη τῆς θέσεως τῶν εἰσόδων εἰσαγωγῶν θαλάσσης· καί

(ε) ἡ ἀπόρριψη γίνεται σέ ἀπόσταση τοὐλάχιστον 12 ναυτικῶν μιλίων ἀπό τήν πλησιέστερη ἀκτή καί σέ βάθος ὄχι λιγώτερο τῶν 25 μέτρων.

(9) 'Η ἀπόρριψη στήν θάλασσα οὐσιῶν τῆς κατηγορίας Γ, ὅπως καθορίζονται στόν Κανονισμό 3 (1) (γ) τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἤ ἐκείνων πού ἐκτιμήθηκαν προσωρινά σάν τέτοιες ἤ τοῦ ὑδατίνου ἕρματος ἤ τῶν ἀποπλυμάτων τῶν δεξαμενῶν ἤ ἄλλων καταλοίπων ἤ μιγμάτων περιεχόντων τέτοιες οὐσίες θ' ἀπαγορεύεται, ἐκτός ἐάν πληροῦνται οἱ ἀκόλουθες προϋποθέσεις:

(α) τό πλοῖο ταξειδεύει μέ ταχύτητα τοὐλάχιστον 7 κόμβων τήν περίπτωση τῶν αὐτοκινουμένων πλοίων ἤ τοὐλάχιστον 4 κόβμων στήν περίπτωση πού τά πλοῖα δέν εἶναι αὐτοκινούμενα.

(β) οἱ μέθοδοι καί οἱ διατάξεις τῆς ἀπορρίψεως εἶναι ἐγκεκριμένες ἀπό τήν 'Αρχή. Αὐτές οἱ μέθοδοι καί οἱ διατάξεις θά βασίζωνται στά πρότυπα πού ἀνεπτύχθησαν ἀπό τόν 'Οργανισμό καί θά ἐξασφαλίζουν, ὅτι ἡ συγκέντρωση καί ὁ ρυθμός τῆς ἀπορρίψεως τῶν ἀποβλήτων εἶναι τέτοιος ὥστε ἡ συγκέντρωση τῆς οὐσίας στά ἀπόνερα τῆς ἕλικος τοῦ πλοίου δέν ὑπερβαίνει τό 1 μέρος στό ἑκατομμύριο·

(γ) ἡ μεγίστη ποσότητα πού ἀπορρίφθηκε ἀπό κάθε δεξαμενή καί ἀπό τίς σχετικές σωληνώσεις, δέν θά ὑπερβαίνει τήν μεγίστη ποσότητα πού εἶναι ἐγκεκριμένη σύμφωνα μέ τήν μέθοδο ἡ ὁποία ἀναφέρεται στήν ὑποπαράγραφο (β) τῆς παρούσης παραγράφου, ἡ ὁποία σέ καμμία περίπτωση δέν θά ὑπερβαίνει τό 1 κυβικό μέτρο ἤ τό 1/3.000 τῆς χωρητικότητος τῆς δεξαμενῆς σέ κυβικά μέτρα, ὅποιο εἶναι μεγαλύτερο·

(δ) ἡ ἀπόρριψη γίνεται κάτω ἀπό τήν ἴσαλο γραμμή, λαμβανομένης ὑπ' ὄψη τῆς θέσεως τῶν εἰσόδων εἰσαγωγῶν τῆς θαλάσσης· καί

(ε) ἡ ἀπόρριψη γίνεται σέ ἀπόσταση τοὐλάχιστον 12 ναυτικῶν μιλίων ἀπό τήν πλησιέστερη ἀκτή καί σέ βάθος ὄχι λιγώτερο τῶν 25 μέτρων.

(10) Μέθοδοι ἀερισμοῦ ἐγκεκριμένες ἀπό τήν 'Αρχή μποροῦν νά χρησιμοποιηθοῦν γιά τήν ἀπομάκρυνση τῶν ὑπολοίπων τοῦ φορτίου ἀπό τήν δεξαμενή. Τέτοιες μέθοδοι θά βασίζονται στά πρότυπα, πού καθορίσθηκαν ἀπό τόν 'Οργανισμό. 'Εάν ἀκολούθως εἶναι ἀπαραίτητο πλύσιμο τῆς δεξαμενῆς, ἡ ἀπόρριψη στήν θάλασσα τῶν ἀποπλυμάτων τῆς πλύσεως θά γίνεται σύμφωνα μέ τίς παραγράφους (7), (8) ἤ (9) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ὁποιαδήποτε ἔχει ἐφαρμογή.

(11) 'Η ἀπόρριψη στήν θάλασσα οὐσιῶν, οἱ ὁποῖες δέν ἔχουν ταξινομηθεῖ, δέν ἔχουν καθορισθῆ προσωρινά ἤ δέν ἔχουν ἐκτιμηθεῖ, ὅπως ἀναφέρεται στόν Κανονισμό 4 (1) τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἤ τοῦ ὑδατίνου ἕρματος, τῶν ἀποπλυμάτων τῶν δεξαμενῶν ἤ ἄλλων καταλοίπων ἤ μιγμάτων, πού περιέχουν τέτοιες οὐσίες θ' ἀπαγορεύεται.

(12) Καμμία διάταξις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δέν θ' ἀπαγορεύει σέ πλοῖο νά διατηρεῖ στό σκάφος τά κατάλοιπα ἀπό φορτίο τῆς Κατηγορίας Β ἤ Γ καί νά ἀπορρίπτει αὐτές τίς οὐσίες στήν θάλασσα ἐντός εἰδικῆς περιοχῆς σύμφωνα μέ τίς παραγράφους (2) ἤ (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἀντιστοίχως.

(13) (α) Οἱ Κυβερνήσεις τῶν Μερῶν τῆς Συμβάσεως οἱ ἀκτές τῶν ὁποίων γειτνιάζουν πρός οἱαδήποτε χαρακτηρισμένη ὡς εἰδική περιοχή, θά συμφωνήσουν συλλογικά, καί θά καθιερώσουν μία ἡμερομηνία κατά τήν ὁποία ἡ διάταξη τοῦ Κανονισμοῦ 7 (1) τοῦ παρόντος Παραρτήματος θά πληροῦται καί ἀπό τήν ὁποία οἱ ἀπαιτήσεις τῶν παραγράφων (7), (8), (9) καί (10) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ σέ σχέσει μέ αὐτήν τήν περιοχή θά ἐφαρμοσθοῦν καί θά κοινοποιήσουν στόν 'Οργανισμό τήν ἡμερομηνία πού καθορίσθηκε ἔτσι, τουλάχιστον ἕξ μῆνες πρίν ἀπό αὐτήν τήν ἡμερομηνία. 'Ο 'Οργανισμός τότε, σύντομα θα γνωστοποιήσει σ' ὅλα τά Μέρη αὐτήν τήν ἡμερομηνία.

(β) 'Εάν ἡ ἡμερομηνία θέσεως σέ ἰσχύ τῆς παρούσης Συμβάσεως εἶναι ἐνωρίτερα ἀπό τήν καθορισθησομένη σύμφωνα μέ τήν ὑποπαράγραφο (α) τῆς παρούσης παραγράφου, οἱ ἀπαιτήσεις τῶν παραγράφων (1),(2) καί (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θά ἐφαρμόζονται κατά τήν διάρκεια τῆς περιόδου πού μεσολαβεῖ.

Κανονισμός 6

'Εξαιρέσεις

'Ο Κανονισμός 5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος δέν θά ἐφαρμόζεται:

(α) στήν ἀπόρριψη στήν θάλασσα τῶν ἐπιβλαβῶν ὑγρῶν οὐσιῶν ἤ μιγμάτων περιεχόντων τέτοιες οὐσίες πού εἶναι ἀπαραίτητες γιά τούς σκοπούς τῆς ἐξασφαλίσεως τῆς ἀσφάλειας τοῦ πλοίου ἤ τῆς διασώσεως τῆς ζωῆς στήν θάλασσα· ἤ

(β) στήν ἀπόρριψή στήν θάλασσα ἐπιβλαβῶν ὑγρῶν οὐσιῶν ἤ μιγμάτων περιεχόντων τέτοιες οὐσίες προερχομένη ἀπό τήν βλάβη τοῦ πλοίου ἤ τῶν ἐξαρτημάτων αὐτοῦ:

(ι) μέ τήν προϋπόθεση ὅτι ὅλες οἱ λογικές προφυλάξεις ἔχουν ληφθεῖ μετά ἀπό περιστατικό τῆς βλάβης ἤ τῆς ἀνακαλύψεως τῆς ἀπορρίψεως πρός τόν σκοπόν τῆς ἀποφυγῆς ἤ τῆς μειώσεως τῆς ἀπορρίψεως· καί

(ιι) 'Εκτός ἐάν ὁ πλοιοκτήτης ἤ ὁ πλοίαρχος ἐνήργησε εἴτε μέ τήν πρόθεση νά προκαλέση βλάβη εἴτε ἀπρόσεκτα καί μέ τήν γνώμη ὅτι θά προκαλεῖτο αὐτή ἡ βλάβη· ἤ

(γ) στήν ἀπόρριψη στή θάλασσα τῶν ἐπιβλαβῶν ὑγρῶν οὐσιῶν ἤ μιγμάτων περιεχόντων τέτοιες οὐσίες, πού εἶναι ἐγκεκριμένη ἀπό τήν 'Αρχή, ὅταν χρησιμοποιεῖται γιά τήν καταπολέμηση εἰδικῶν περιστατικῶν ρυπάνσεως γιά νά μειωθεῖ στό ἐλάχιστο ἡ ζημία ἀπό τήν ρύπανση. Κάθε τέτοια ἀπόρριψη θά ὑπόκειται στήν ἔγκριση τῆς Κυβερνήσεως στήν δικαιοδοσία τῆς ὁποίας ὑπάγεται ἡ ἀπόρριψη πού θά λάβη χώραν.

Κανονισμός 7

'Εγκαταστάσεις 'Υποδοχῆς

(1) 'Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους τῆς Συμβάσεως ἀναλαμβάνει νά ἐξασφαλίσει τήν διάθεση τῶν ἐγκαταστάσεων ὑποδοχῆς σύμφωνα μέ τίς ἀνάγκες τῶν πλοίων, πού χρησιμοποιοῦν τούς λιμένες της, σταθμούς ἤ ἐπισκευαστικές βάσεις ὡς ἑξῆς:

(α) λιμένες καί σταθμοί φορτώσεως ἤ ἐκφορτώσεως φορτίου θά ἔχουν ἐπαρκεῖς ἐγκαταστάσεις εὐκολιῶν ὑποδοχῆς γιά τήν ὑποδοχή χωρίς ἀδικαιολόγητο καθυστέρηση τῶν πλοίων τέτοιων καταλοίπων ἤ μιγμάτων πού περιέχουν ἐπιβλαβεῖς ὑγρές οὐσίες, πού θά μποροῦσαν νά μείνουν γιά διάθεση ἀπό τά πλοῖα πού τίς μεταφέρουν σάν συνέπεια τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ παρόντος Παραρτήματος· καί

(β) λιμένες ἐπισκευῆς πλοίων πού ἀναλαμβάνουν ἐπισκευές τῶν δεξαμενοπλοίων χημικῶν θά ἔχουν ἐπαρκεῖς ἐγκαταστάσεις εὐκολιῶν ὑποδοχῆς γιά τήν ὑποδοχή τῶν καταλοίπων καί τῶν μιγμάτων πού περιέχουν ἐπιβλαβεῖς ὑγρές οὐσίες.

(2) 'Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους θά καθορίζει τούς τύπους τῶν ἐγκαταστάσεων εὐκολιῶν ὑποδοχῆς πού διατίθενται γιά τόν σκοπό τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ σέ κάθε λιμένα φορτώσως καί ἐκφορτώσεως φορτίου, σταθμόν καί ἐπισκευαστική βάση τῆς ἐπικράτειας καί θά τίς ἀνακοινώνει στόν 'Οργανισμό.

(3) Κάθε Μέρος θά κοινοποιεῖ στόν 'Οργανισμό γιά τήν μετάδοση στά ἐνδιαφερόμενα Μέρη κάθε περίπτωση ὅπου οἱ διευκολύνσεις πού ἀπαιτοῦνται σύμφωνα μέ τήν παράγραφο (1) θεωροῦνται ἀνεπαρκεῖς.

Κανονισμός 8

Μέτρα διά τόν ἔλεγχον

(1) 'Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους τῆς Συμβάσεως θά διορίζει ἤ θά ἐξουσιοδοτεῖ ἐπιθεωρητάς πρός τόν σκοπό τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Οὐσίες Κατηγορίας Α σέ ὅλες τίς περιοχές.

(2) (α) 'Εάν μία δεξαμενή ἔχει μερικῶς ἐκφορτωθεῖ ἤ ἔχει ἐκφορτωθεῖ ἀλλά δέν ἔχει καθαρισθεῖ, ἀνάλογη ἐγγραφή θά γίνη στό Βιβλίο Φορτίου.

(β) Μέχρις ὅτου καθαρισθεῖ αὐτή ἡ δεξαμενή κάθε ἀκόλουθη ἐπιχείρηση ἀντλήσεως ἤ μεταφορᾶς πού ἐκτελεῖται καί ἀφορᾶ αὐτήν τήν δεξαμενή θά ἐγγράφεται στό Βιβλίο Φορτίου.

(3) 'Εάν ἡ δεξαμενή πρόκειται νά πλυθεῖ.

(α) τά ἀπόβλητα ἀπό τήν διαδικασία πλύσεως τῆς δεξαμενῆς θά ἀπορριφθοῦν ἀπό τό πλοῖο σέ ἐγκατάσταση ὑποδοχῆς τοὐλάχιστον μέχρις ὅτου ἡ συγκέντρωση τῆς οὐσίας στήν ἀπόρριψη, ὅπως δείχνει ἡ ἀνάλυση τῶν δειγμάτων τῶν ἀποβλήτων πού ἐπῆρε ὁ ἐπιθεωρητής, ἔχει κατέλθει στό ἐπίπεδο συγκεντρώσεως τῶν καταλοίπων, πού καθορίζεται γιά τήν οὐσία αὐτή στό Προσάρτημα ΙΙ τοῦ παρόντος Παραρτήματος. "Οταν ἔχει ἐπιτευχθεῖ ἡ ἀπαιτουμένη συγκέντρωση καταλοίπων θά συνεχισθεῖ ἡ ἀπόρριψη τῶν ἀποπλυμάτων στήν ἐγκατάσταση ὑποδοχῆς μέχρι πού ν' ἀδειάση ἡ δεξαμενή. 'Ανάλογες ἐγγραφές αὐτῶν τῶν ἐργασιῶν θά γίνουν στό Βιβλίο Φορτίου καί θά πιστοποιηθοῦν ὑπό τοῦ ἐπιθεωρητοῦ· καί

(β) μετά τήν διάλυση τῶν καταλοίπων πού ἀπομένουν στήν δεξαμενή μέ ὕδωρ ποσότητος τοὐλάχιστον ἴσης πρός τό 5 τοῖς ἑκατό τῆς χωρητικότητος τῆς δεξαμενῆς, αὐτό τό μῖγμα μπορεῖ νά ἀπορριφθεῖ στήν θάλασσα σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῶν ὑποπαραγράφων (1) (α), (β) καί (γ) ἤ 7 (α), (β) καί (γ) ὁποιαδήποτε ἔχει ἐφαρμογή τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος. 'Ανάλογες ἐγγραφές αὐτῶν τῶν ἐργασιῶν θά γίνουν στό Βιβλίο Φορτίου.

(4) 'Εάν ή Κυβέρνηση Μέρους πού παραλαμβάνει συμφωνεῖ ὅτι δέν εἶναι πρακτικῶς δυνατόν νά μετρηθεῖ ή συγκέντρωση τῆς οὐσίας στά ἀπόβλητα, χωρίς νά προκαλέσει ὑπερβολική καθυστέρηση στό πλοῖο, τό Μέρος ἐκεῖνο μπορεῖ νά δεχθεῖ μία ἐναλλακτική μέθοδο πού εἶναι ἰσοδύναμη μέ τήν ὑποπαράγραφο (3) (α) ὑπό τόν ὅρο ὅτι:

(α) ἔχει ἐγκριθεῖ ἀπό τήν 'Αρχή καί ἱκανοποιεῖ ἐκεῖνο τό Μέρος μία μέθοδος προκαθαρισμοῦ γι' αὐτή τήν δεξαμενή καί τήν οὐσία, βασισμένη στά πρότυπα πού ἔχει ἀναπτύξει ὁ 'Οργανισμός, εἰς ὅτι ἀφορᾶ τό ὅτι αὐτός ὁ καθαρισμός θά πληροῖ τίς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (1) ἤ (7), ὁποιαδήποτε ἔχει ἐφαρμογή τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ἐν σχέσει μέ τήν ἐπίτευξη τῶν συγκεντρώσεων τῶν καταλοίπων πού ἔχουν περιγραφεῖ·

(β) ἕνας ἐπιθεωρητής ἁρμοδίως ἐξουσιοδοτημένος ἀπό ἐκεῖνο τό Μέρος πιστοποιεῖ στό Βιβλίο Φορτίου ὅτι:

(ι) ή δεξαμενή, οἱ ἀντλίες της καί τό σύστημα σωληνώσεως ἔχουν ἀδειάσει καί ὅτι ή ποσότης φορτίου πού ἀπομένει στήν δεξαμενή εἶναι ἴση ἤ μικροτέρα ἀπό τήν ποσότητα, στήν ὁποία ἔχει βασισθεῖ ή ἐγκεκριμένη μέθοδος προπλύσεως τῆς δεξαμενῆς πού ἀναφέρεται στήν ὑποπαράγραφο (ιι) τῆς παρούσης παραγράφου·

(ιι) ή πρόπλυση ἔχει γίνει σύμφωνα μέ τήν διαδικασία προπλύσεως τήν ἐγκεκριμένη ἀπό τήν 'Αρχή γι' αὐτή τήν δεξαμενή καί αὐτήν τήν οὐσία· καί

(ιιι) τ' ἀποπλύματα τῆς δεξαμενῆς τά ἐναπομένοντα ἀπ' αὐτήν τήν πρόπλυση ἔχουν ἀπορριφθεῖ σέ ἐγκατάσταση ὑποδοχῆς καί ή δεξαμενή εἶναι ἄδεια·

(γ) 'Η ἀπόρριψη στήν θάλασσα τῶν καταλοίπων πού ἔχουν ἀπομείνει θά εἶναι σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῆς παραγράφου (3) (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καί ἐγένετο σχετική ἐγγραφή στό Βιβλίο Φορτίου.

Οὐσίες κατηγορίας Β, ἔξω ἀπό τίς εἰδικές Περιοχές καί οὐσίες τῆς Κατηγορίας Γ σέ ὅλες τίς περιοχές.

(5) 'Υπό τήν προϋπόθεση τῆς ἐγκρίσεως μετά ἀπό παρακολουθηση, πού μπορεῖ νά θεωρηθεῖ ἀναγκαία ἀπό τήν Κυβέρνηση τοῦ Μέρους, ἀπό τόν ἐξουσιοδοτημένο ἤ διορισμένο ἐπιθεωρητή, ὁ πλοίαρχος τοῦ πλοίου, ὅσον ἀφορᾶ μία οὐσία κατηγορίας Β ἔξω ἀπό τίς εἰδικές περιοχές ἤ μία οὐσία κατηγορίας Γ σέ ὅλες τίς περιοχές, θά ἐξασφαλίζει τήν συμμόρφωση μέ τ' ἀκόλουθα:

(α) 'Εάν ή δεξαμενή ἔχει ἐκφορτωθεῖ μερικῶς ἤ ἔχει ἐκφορτωθεῖ ἀλλά δέν ἔχει καθαρισθεῖ, ἀνάλογη ἐγγραφή θά γίνει στό Βιβλίο Φορτίου.

(β) 'Εάν ή δεξαμενή πρόκειται νά καθαρισθεῖ ἐν πλῷ:

(ι) τό σύστημα σωληνώσεως τοῦ Φορτίου πού ἐξυπηρετεῖ αὐτή τή δεξαμενή θά ἀποστραγγισθεῖ καί σχετική ἐγγραφή θά γίνει στό Βιβλίο Φορτίου·

(ιι) ή ποσότητα τῆς οὐσίας πού παραμένει στήν δεξαμενή δέν θά ὑπερβαίνει τήν μεγίστη ποσότητα, ή ὁποία δύναται νά ἀπορριφθεῖ στήν θάλασσα γι' αὐτή τήν οὐσία σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 5 (2) (γ) τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἐκτός τῶν εἰδικῶν περιοχῶν στήν περίπτωση οὐσιῶν τῆς Κατηγορίας Β ἤ σύμφωνα μέ τούς Κανονισμούς 5 (3) (γ) καί 5 (9) (γ) ἐκτός καί ἐντός τῶν εἰδικῶν περιοχῶν ἀντιστοίχως ἀναφορικά μέ τήν περίπτωση τῶν οὐσιῶν τῆς Κατηγορίας Γ. 'Ανάλογη ἐγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου·

(ιιι) ὅπου πρόκειται νά ἀπορριφθεῖ ἀπομένουσα ποσότης τῆς οὐσίας στήν θάλασσα θά πληροῦνται οἱ ἐγκεκριμένες μέθοδοι καί θά ἐπιτευχθεῖ ή ἀπαραίτητη διάλυση τῆς οὐσίας, ἱκανοποιητική γιά μιά τέτοια ἀπόρριψη. Σχετική ἐγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο τοῦ Φορτίου· ἤ

(ιυ) ὅπου τ' ἀποπλύματα τῆς δεξαμενῆς δέν ἀπορριφθοῦν στήν θάλασσα, ἐάν γίνει μία ὁποιαδήποτε ἐσωτερική μεταφορά τῶν ἀποπλυμάτων δεξαμενῆς ἀπ' αὐτήν τήν δεξαμενή ἀνάλογη ἐγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου· καί

(υ) κάθε μεταγενέστερη ἀπόρριψη στήν θάλασσα τῶν ἀποπλυμάτων μιᾶς τέτοιας δεξαμενῆς θά γίνεται σύμφωνα μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ (5) τοῦ παρόντος Παραρτήματος γιά τήν ἀνάλογη περιοχή καί Κατηγορία τῆς οὐσίας.

(γ) 'Εάν ή δεξαμενή πρόκειται νά πλυθεῖ ἐν λιμένι:

(ι) τ' ἀποπλύματα τῆς δεξαμενῆς θά ἀπορρίπτονται σέ ἐγκατάσταση ὑποδοχῆς καί σχετική ἐγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου· ἤ

(ιι) τ' ἀποπλύματα τῆς δεξαμενῆς θά παραμένουν ἐπί τοῦ σκάφους καί ἀνάλογη ἐγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου, ή ὁποία θά δηλώνει τήν θέση καί τήν διάθεση τῶν ἀποπλυμάτων τῆς δεξαμενῆς.

(δ) 'Εάν μετά τήν ἐκφόρτωση τῆς οὐσίας τῆς Κατηγορίας Γ ἐντός μιᾶς εἰδικῆς περιοχῆς, κατάλοιπα ἤ ἀποπλύματα τῆς δεξαμενῆς πρόκειται νά μείνουν στό πλοῖο μέχρι πού τό πλοῖο εὑρεθεῖ ἔξω ἀπό τήν εἰδική περιοχή, ὁ Πλοίαρχος θά τό δηλώσει μέ σχετική ἐγγραφή στό Βιβλίο Φορτίου καί στην περιπτωση αὐτή θά ἐφαρμοσθοῦν οἱ μέθοδοι πού καθορίζονται στόν Κανονισμό 5 (3) τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

Οὐσίες Κατηγορίας Β μέσα σέ Εἰδικές Περιοχές.

(6) 'Υπό τήν προϋπόθεση τῆς ἐγκρίσεως μετά ἀπό παρακολούθηση πού μπορεῖ νά θεωρηθεῖ ἀναγκαία ἀπό τήν Κυβέρνηση τοῦ Μέρους ἀπό τόν ἐξουσιοδοτημένο ἤ διορισμένο ἐπιθεωρητή, ὁ Πλοίαρχος τοῦ πλοίου, ὅσον ἀφορᾶ μία οὐσία κατηγορίας Β ἐντός μιᾶς εἰδικῆς περιοχῆς, θά ἐξασφαλίζει τήν συμμόρφωση μέ τ' ἀκόλουθα:

(α) 'Εάν ή δεξαμενή ἔχει ἐκφορτωθεῖ μερικῶς ἤ ἔχει ἐκφορτωθεῖ ἀλλά δέν ἔχει καθαρισθεῖ, μία σχετική ἐγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου.

(β) Μέχρις ὅτου καθαρισθεῖ αὐτή ή δεξαμενή κάθε μεταγενέστερη διαδικασία ἀντλήσεως ἤ μεταφορᾶς πού γίνεται σχετικά μέ αὐτή τήν δεξαμενή θά ἐγγράφεται ἐπίσης στό Βιβλίο Φορτίου.

(γ) 'Εάν ή δεξαμενή πρόκειται νά πλυθεῖ, τά ἀπόβλητα ἀπό τήν πλύση τῆς δεξαμενῆς, ή ὁποία θά περιέχει ποσότητα ὕδατος, ὄχι μικρότερα ἀπό τά 0.5 τοῖς ἑκατό τοῦ ὁλικοῦ ὄγκου τῆς δεξαμενῆς, θά ἀπορριφθεῖ ἀπό τό πλοῖο σέ ἐγκατάσταση ὑποδοχῆς μέχρις ὅτου ἀδειάσει ή δεξαμενή, οἱ ἀντλίες της καί οἱ σωληνώσεις. Σχετική ἐγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου.

(δ) 'Εάν ή δεξαμενή πρόκειται νά καθαρισθεῖ περαιτέρω καί ν' ἀδειάσει στήν θάλασσα, ὁ Πλοίαρχος θά πρέπει νά:

(ι) βεβαιώσει ὅτι οἱ ἐγκεκριμένες μέθοδοι οἱ ἀναφερόμενες στόν Κανονισμό 5 (8) (γ) τοῦ παρόντος Παραρτήματος θά ἐφαρμόζονται καί ὅτι ἔγιναν οἱ σχετικές ἐγγραφές στό Βιβλίο Φορτίου· καί

(ιι) βεβειώσει ὅτι κάθε ἀπόρριψη στήν θάλασσα ἔγινε σύμφωνα μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 5 (8) τοῦ παρόντος Παραρτήματος καί σχετική ἐγγραφή ἔγινε στό Βιβλίο Φορτίου.

(ε) 'Εάν μετά τήν ἐκφόρτωση μιᾶς οὐσίας τῆς Κατηγορίας Β ἔξω ἀπό τήν εἰδική περιοχή, ὑπολείμματα ἤ ἀποπλύματα τῆς δεξαμενῆς πρόκειται νά μείνουν στό πλοῖο μέχρι πού τό πλοῖο εὑρεθεῖ ἔξω ἀπό τήν εἰδική περιοχή, ὁ Πλοίαρχος θά τό δηλώσει μέ μία σχετική ἐγγραφή στό Βιβλίο Φορτίου καί στήν περίπτωση αὐτή θά ἐφαρμοσθοῦν οἱ μέθοδοι πού ἐκτίθενται στόν Κανονισμό 5 (2) τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

Οὐσίες Κατηγορίας Δ σέ ὅλες τίς περιοχές.

(7) 'Ο πλοίαρχος τοῦ πλοίου, ὅσον ἀφορᾶ τήν οὐσία τῆς Κατηγορίας Δ θά πρέπει νά βεβαιώνει τήν συμμόρφωση μέ τ' ἀκολουθα:

(α) 'Εάν ή δεξαμενή ἔχει ἐκφορτωθεῖ, μερικῶς ἤ ἔχει ἐκφορτωθεῖ ἀλλά δέν ἔχει καθαρισθεῖ, σχετική ἐγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου.

(β) 'Εάν ή δεξαμενή πρόκειται νά καθαρισθεῖ ἐν πλῷ:

(ι) τό σύστημα σωληνώσεως τοῦ φορτίου, πού ἐξυπηρετεῖ αὐτή τήν δεξαμενή θ' ἀποστραγγισθεῖ καί σχετική ἐγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου·

(ιι) ὅπου πρόκειται ν' ἀπορριφθεῖ ή ἀπομένουσα ποσότητα τῆς οὐσίας στήν θάλασσα θά ἐπιτυγχάνεται ή ἀπαραίτητη διάλυση τῆς οὐσίας, ἱκανοποιητική γιά μιά τέτοια ἀπόρριψη. Σχετική ἐγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου· ἤ

(ιιι) ὅπου τ' ἀποπλύματα τῆς δεξαμενῆς δέν ἀπορριφθοῦν στήν θάλασσα, ἐάν γίνει μία ὁποιαδήποτε ἐσωτερική μεταφορά τῶν ἀποπλυμάτων δεξαμενῆς ἀπ' αὐτήν τήν δεξαμενή, σχετική ἐγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο τοῦ Φορτίου· καί

(ιυ) κάθε μεταγενέστερη ἀπόρριψη στήν θάλασσα τῶν ἀποπλυμάτων μιᾶς τέτοιας δεξαμενῆς θά γίνεται σύμφωνα μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 5 (4) τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(γ) 'Εάν ή δεξαμενή πρόκειται νά πλυθεῖ ἐν λιμένι:

(ι) τ' ἀποπλύματα τῆς δεξαμενῆς θ' ἀπορριφθοῦν σέ ἐγκατάσταση ὑποδοχῆς καί σχετική ἐγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου· ἤ

(ιι) τ' ἀποπλύματα τῆς δεξαμενῆς θά παραμείνουν ἐπί τοῦ σκάφους καί σχετική ἐγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου, ή ὁποία νά δηλώνει τήν θέση καί τήν διάθεση τῶν ἀποπλυμάτων τῆς δεξαμενῆς.

'Απόρριψη ἀπό δεξαμενή καταλοίπων

(8) Τά ὑπολείμματα πού παραμένουν στό πλοῖο, σέ μιά δεξαμενή καταλοίπων, συμπεριλαμβανομένων καί ἐκείνων ἀπό τούς ὑδροσυλλέκτες τοῦ ἀντλιοστασίου, πού περιέχουν οὐσία τῆς Κατηγορίας Α ἤ μέσα σέ εἰδική περιοχή οὐσία τῆς Κατηγορίας Α ἤ Β θά ἀπορριφθοῦν σέ ἐγκατάσταση ὑποδοχῆς σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 5 (1), (7) ἤ (8) τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ὁποιαδήποτε ἔχει ἐφαρμογή. Σχετική ἐγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου.

(9) Τά ὑπολείμματα πού παραμένουν στό πλοῖο, στήν δεξαμενή καταλοίπων, συμπεριλαμβανομένων ἐκείνων ἀπό τούς ὑδροσυλλέκτες τοῦ ἀντλιοστασίου πού περιέχουν μία ποσότητα τῆς οὐσίας τῆς Κατηγορίας Β ἐκτός τῆς εἰδικῆς περιοχῆς ἤ μία οὐσία τῆς Κατηγορίας Γ σέ ὅλες τίς περιοχές, ἐπί πλέον τοῦ συνόλου τῶν μεγίστων

ποσοτήτων πού καθορίζονται στόν Κανονισμό 5 (2) (γ), 3 (γ), ἤ 9 (γ) τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ὁποιοσδήποτε ἔχει ἐφαρμογή, θά ἀπορριφθοῦν στήν ἐγκατάσταση ὑποδοχῆς. Σχετική ἐγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου.

Κανονισμός 9

Βιβλίο Φορτίου

(1) Κάθε πλοῖο, στό ὁποῖο τό παρόν Παράρτημα ἐφαρμόζεται θά ἐφοδιάζεται μ' ἕνα Βιβλίο Φορτίου, τό ὁποῖο θά ἀποτελεῖ ἤ μέρος τοῦ ἡμερολογίου ἤ διαφορετικά, θά ἔχει τόν τύπο πού καθορίζεται στό Προσάρτημα IV τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(2) Τό Βιβλίο Φορτίου θά συμπληρώνεται δεξαμενή πρός δεξαμενή, ὁποτεδήποτε γίνονται οἱ ἀκόλουθες ἐργασίες σέ σχέσει μέ τήν ἐπιβλαβή ὑγρή οὐσία:

(ι) φόρτωση φορτίου·

(ιι) ἐκφόρτωση φορτίου·

(ιιι) μεταφορά φορτίου·

(ιυ) μεταφορά φορτίου, ὑπολειμμάτων φορτίου ἤ μιγμάτων περιεχόντων φορτίο σέ μία δεξαμενή καταλοίπων·

(υ) καθαρισμός τῶν δεξαμενῶν φορτίου·

(υι) μεταφορά ἀπό τίς δεξαμενές καταλοίπων·

(υιι) ἑρματισμός δεξαμενῶν φορτίου·

(υιιι) μεταφορά ἀκαθάρτου θαλασσέρματος·

(ιχ) ἀπόρριψη στήν θάλασσα σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(3) Στήν περίπτωση κάθε ἀπορρίψεως τοῦ εἴδους πού ἀναφέρεται στό Ἄρθρον 7 τῆς παρούσης Συμβάσεως καί τοῦ Κανονισμοῦ 6 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, κάθε ἐπιβλαβοῦς ὑγρῆς οὐσίας ἤ μίγματος περιέχοντος τέτοια οὐσία, εἴτε σκόπιμα εἴτε ἀπό ἀτύχημα, ἐγγραφή θά γίνεται στό Βιβλίο Φορτίου, πού νά ἀναφέρει τούς λόγους καί τίς συνθῆκες ἀπορρίψεως.

(4) Ὅταν ὁ ἐπιθεωρητής ὁ διορισμένος ἤ ἐξουσιοδοτημένος ἀπό τήν Κυβέρνηση τοῦ Μέρους τῆς Συμβάσεως γιά τήν ἐπιθεώρηση κάθε ἐργασίας σύμφωνα μέ τό παρόν Παράρτημα, ἔχει ἐπιθεωρήσει τό πλοῖο, τότε αὐτός ὁ ἐπιθεωρητής θά κάνη σχετική ἐγγραφή στό Βιβλίο Φορτίου.

(5) Κάθε ἐργασία ἀναφερομένη στήν παράγραφο (2) καί (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θά καταγράφεται πλήρως, χωρίς καθυστέρηση στό Βιβλίο Φορτίου, οὕτως ὥστε ὅλες οἱ ἐγγραφές στό Βιβλίο, οἱ σχετικές πρός αὐτήν τήν ἐργασία, νά συμπληρωθοῦν. Κάθε ἐγγραφή θά ὑπογράφεται ἀπό τόν ἁρμόδιο ἀξιωματικό ἤ τούς ἀξιωματικούς τούς ὑπευθύνους τῆς ἀναφερομένης ἐργασίας καί ὅταν τό πλοῖο εἶναι ἐπανδρωμένο, κάθε σελίδα θά ὑπογράφεται ἀπό τόν Πλοίαρχο τοῦ πλοίου. Οἱ ἐγγραφές στό Βιβλίο Φορτίου θά εἶναι στήν ἐπίσημη γλῶσσα τοῦ Κράτους, τοῦ ὁποίου τό πλοῖο φέρει τήν σημαία καί γιά πλοῖα, τά ὁποῖα φέρουν Διεθνές Πιστοποιητικό γιά τήν Ἀποφυγή τῆς Ρυπάνσεως ἀπό τήν Μεταφορά ἐπιβλαβῶν ὑγρῶν οὐσιῶν Χύδην (1973) στά Ἀγγλικά ἤ Γαλλικά. Οἱ ἐγγραφές στήν ἐπίσημη γλῶσσα τοῦ Κράτους, τοῦ ὁποίου τό πλοῖο φέρει τήν σημαία, θά ἐπικρατοῦν στήν περίπτωση ἀμφισβητήσεως ἤ ἀσυμφωνίας.

(6) Τό Βιβλίο Φορτίου θά πρέπει νά διατηρεῖται σέ τέτοιο σημεῖο οὕτως ὥστε νά εἶναι διαθέσιμο σέ κάθε στιγμή γιά ἐπιθεώρηση καί πλήν τῆς περιπτώσεως πλοίων ρυμουλκουμένων χωρίς πλήρωμα, θά πρέπει νά διατηρεῖται στό πλοῖο. Θά παραμένει δέ στό πλοῖο γιά μία περίοδο δύο ἐτῶν μετά τήν τελευταία ἐγγραφή πού ἔγινε.

(7) Ἡ ἁρμοδία Ἀρχή τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Μέρους δύναται νά ἐπιθεωρήσει τό Βιβλίο Φορτίου σέ κάθε πλοῖο στό ὁποῖο τό παρόν Παράρτημα ἐφαρμόζεται, ἐνῶ τό πλοῖο βρίσκεται ἐν λιμένι καί δύναται νά κρατήσει ἀντίγραφο ἀπό κάθε ἐγγραφή αὐτοῦ τοῦ βιβλίου καί ν' ἀπαιτήσει ἀπό τόν Πλοίαρχο τοῦ πλοίου νά πιστοποιήσει ὅτι τό ἀντίγραφο εἶναι γνήσιο. Κάθε ἀντίγραφο τῆς ἐγγραφῆς πού ἐκδόθηκε κατ' αὐτόν τόν τρόπο μπορεῖ νά γίνει δεκτό σέ κάθε δικαστική διαδικασία σάν ἀπόδειξη τῶν γεγονότων πού ἀναφέρονται στήν ἐγγραφή. Ἡ ἐπιθεώρηση τοῦ Βιβλίου Φορτίου καί ἡ λήψη ἐπικυρωμένου ἀντιγράφου ἀπό τήν ἁρμόδια Ἀρχή σύμφωνα μέ τήν παρούσα παράγραφο, θά ἐκτελεῖται ὅσον τό δυνατόν γρηγορώτερα, χωρίς νά προκαλεῖται στό πλοῖο ἀδικαιολόγητη καθυστέρηση.

Κανονισμός 10

Ἐπιθεωρήσεις

(1) Τά πλοῖα τά ὑποκείμενα στίς διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος τά ὁποῖα μεταφέρουν τοξικές ὑγρές οὐσίες χύδην θά ἐπιθεωροῦνται ὡς ἑξῆς:

(α) Ἀρχική ἐπιθεώρηση πρό τῆς θέσεως σέ λειτουργία τοῦ πλοίου ἤ πρό τῆς ἐκδόσεως γιά πρώτη φορά τοῦ πιστοποιητικοῦ πού ἀπαιτεῖται ἀπό τόν Κανονισμό 11 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ἡ ὁποία θά περιλαμβάνει πλήρη ἐπιθεώρηση τῆς κατασκευῆς του, τοῦ ἐξοπλισμοῦ, τῶν ἐξαρτημάτων, τῶν διατάξεων καί τοῦ ὑλικοῦ σέ ὅση ἔκταση τό πλοῖο καλύπτεται ὑπό τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Ἡ ἐπιθεώρηση θά εἶναι τοιαύτη ὥστε νά ἐξασφαλίζεται πλήρως ἡ συμμόρφωση μέ τίς ἐφαρμοστέες ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(β) Περιοδικές ἐπιθεωρήσεις κατά διαστήματα, καθοριζόμενα ἀπό τήν Ἀρχή, πού νά μήν ὑπερβαίνουν τά πέντε ἔτη καί πού θά εἶναι τέτοιες ὥστε νά ἐξασφαλίζεται ὅτι ἡ κατασκευή, ὁ ἐξοπλισμός τά ἐξαρτήματα οἱ διατάξεις καί τά ὑλικά συμμορφώνονται πλήρως μέ τίς ἐφαρμοστέες ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Ἐν τούτοις, ὅταν ἡ διάρκεια τοῦ Διεθνοῦς Πιστοποιητικοῦ Ἀποφυγῆς τῆς Ρυπάνσεως διά τήν μεταφορά τοξικῶν ὑγρῶν οὐσιῶν χύδην (1973) παραταθεῖ, ὅπως καθορίζεται στόν Κανονισμό 12 (2) ἤ (4) αὐτοῦ τοῦ Παραρτήματος, τό διάστημα τῆς περιοδικῆς ἐπιθεωρήσεως δύναται νά παραταθεῖ ἀντιστοίχως.

(γ) Ἐνδιάμεσες ἐπιθεωρήσεις κατά διαστήματα καθοριζόμενα ἀπό τήν Ἀρχή, πού δέν θά ὑπερβαίνουν τούς τριάντα μῆνες καί πού θά εἶναι τοιαῦτες, ὥστε νά ἐξασφαλίζεται ὅτι ὁ ἐξοπλισμός, οἱ σχετικές ἀντλίες καί τό σύστημα σωληνώσεων συμμορφώνεται πλήρως μέ τίς ἐφαρμοστέες ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος καί εὑρίσκονται σέ καλή κατάσταση. Ἡ ἐπιθεώρηση θά ὀπισθογράφεται στό Διεθνές Πιστοποιητικό Ἀποφυγῆς Ρυπάνσεως διά τήν μεταφορά τοξικῶν ὑγρῶν οὐσιῶν χύδην (1973) πού ἐκδίδεται δυνάμει τοῦ Κανονισμοῦ 11 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(2) Ἐπιθεωρήσεις πλοίων πού ἀφοροῦν τήν ἐφαρμογή τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Παραρτήματος θά διενεργοῦνται ἀπό ὄργανα τῆς Ἀρχῆς. Ἡ Ἀρχή ἐν τούτοις δύναται νά ἀναθέσει τίς ἐπιθεωρήσεις εἴτε σέ ἐπιθεωρητές διορισμένους γιά τόν σκοπό αὐτό, εἴτε σέ ἀνεγνωρισμένους ἀπό αὐτή Ὀργανισμούς. Σέ κάθε περίπτωση ἡ ἐνδιαφερομένη Ἀρχή θά ἐγγυᾶται τήν πληρότητα καί τήν ἀποτελεσματικότητα τῶν ἐπιθεωρήσεων.

(3) Μετά ἀπό κάθε ἐπιθεώρηση δυνάμει τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, δέν θά γίνεται οὐδεμία ρυσιώδης μεταβολή στήν κατασκευή, ἐξοπλισμό, ἐξαρτήματα, διατάξεις ἤ ὑλικά πού καλύπτονται ἀπό τήν ἐπιθεώρηση, ἄνευ τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς, ἐκτός ἀπό τήν κατ' εὐθεῖα ἀντικατάσταση τοῦ ἐξοπλισμοῦ καί ἐξαρτηρτημάτων μέ σκοπό τήν ἐπισκευή ἤ τήν συντήρηση.

Κανονισμός 11

Ἔκδοση Πιστοποιητικοῦ

(1) Διεθνές Πιστοποιητικό Ἀποφυγῆς Ρυπάνσεως διά τήν Μεταφορά τοξικῶν Ὑγρῶν Οὐσιῶν Χύδην (1973) θά ἐκδίδεται γιά κάθε πλοῖο πού μεταφέρει τοξικές ὑγρές οὐσίες, τό ὁποῖο ἐκτελεῖ ταξείδια σέ λιμάνια ἤ σταθμούς πέραν τῆς ἀκτῆς εὑρισκομένους πού ἀνήκουν στήν δικαιοδοσία ἄλλων Μερῶν τῆς Συμβάσεως, μετά τήν ἐπιθεώρηση πλοίου αὐτοῦ τοῦ τύπου, δυνάμει τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ 10 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(2) Τό Πιστοποιητικό αὐτό θά ἐκδίδεται εἴτε ἀπό τήν Ἀρχή, εἴτε ἀπό πρόσωπο ἤ Ὀργανισμό δεόντως ἐξουσιοδοτημένου ἀπ' αὐτή. Σέ κάθε περίπτωση ἡ Ἀρχή θ' ἀναλαμβάνει πλήρη εὐθύνη γιά τό Πιστοποιητικό.

(3) (α) Ἡ Κυβέρνηση ἑνός Μέρους δύναται, κατόπιν αἰτήσεως τῆς Ἀρχῆς, νά ἐπιθεωρήσει ἕνα πλοῖο καί ἐάν ἱκανοποιηθεῖ ὅτι συμμορφώνεται μέ τίς διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος θά ἐκδόσει ἤ θά ἐξουσιοδοτήσει τήν ἔκδοση τοῦ Πιστοποιητικοῦ τοῦ πλοίου, δυνάμει τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(β) Ἀντίγραφο τοῦ Πιστοποιητικοῦ καί ἀντίγραφο τῆς ἐκθέσεως ἐπιθεωρήσεως θά διαβάζεται τό ταχύτερον δυνατόν στήν Ἀρχή πού ὑπέβαλλε τήν αἴτηση.

(γ) Πιστοποιητικό πού ἐκδόθηκε μέ αὐτόν τόν τρόπο θά περιέχει μίαν ἔκθεση τοῦ γεγονότος, ὅτι ἔχει ἐκδοθεῖ κατόπιν αἰτήσεως τῆς Ἀρχῆς καί θά ἔχει τήν ἴδια ἰσχύ καί θά τυγχάνει ἰδίας ἀναγνωρίσεως ὡς τό Πιστοποιητικό πού ἐκδόθηκε δυνάμει τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(δ) Διεθνές Πιστοποιητικό Ἀποφυγῆς Ρυπάνσεως, διά τήν Μεταφορά τοξικῶν Ὑγρῶν Οὐσιῶν Χύδην, (1973) δέν θά ἐκδίδεται σέ πλοῖο πού ταξειδεύει ὑπό τήν σημαία μή Μέρους.

(4) Τό Πιστοποιητικό θά συντάσσεται στήν ἐπίσημη γλῶσσα τῆς χώρας πού τό ἐκδίδει καί σέ τύπο πού ἀνταποκρίνεται μέ τό πρότυπο, πού δίδεται στό Προσάρτημα V τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Ἐάν ἡ γλῶσσα πού χρησιμοποιήθηκε δέν εἶναι οὔτε Ἀγγλική οὔτε Γαλλική, τό κείμενο θά περιέχει μετάφραση σέ μία ἀπ' αὐτές τίς γλῶσσες.

Κανονισμός 12

Διάρκεια Πιστοποιητικοῦ

(1) Τό Διεθνές Πιστοποιητικό Ἀποφυγῆς Ρυπάνσεως διά τήν Μεταφορά τοξικῶν Ὑγρῶν Οὐσιῶν Χύδην (1973) θά ἐκδίδεται γιά μία περίοδο καθορισμένη ἀπό τήν Ἀρχή, ἡ ὁποία δέν θά ὑπερβαίνει τά πέντε ἔτη, ἀπό τήν ἡμερομηνία ἐκδόσεως, πλήν τῶν περιπτώσεων πού προβλέπονται στίς παραγράφους (2) καί (4) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(2) Ἐάν τό πλοῖο τήν ἡμερομηνία λήξεως τοῦ Πιστοποιητικοῦ δέν εὑρίσκεται σέ λιμάνι ἤ σταθμό μακρά τῆς ξηρᾶς πού ἀνήκει στήν δικαιοδοσία Μέρους τῆς Συμβάσεως, τήν σημαία τοῦ ὁποίου φέρει τό πλοῖο, ἡ ἰσχύς τοῦ πιστοποιητικοῦ δύναται νά παραταθεῖ ἀπό τήν Ἀρχή, ἀλλά ἡ παράταση αὐτή δίδεται μόνον γιά νά ἐπιτραπεῖ στό πλοῖο νά φέρει εἰς πέρας τό ταξείδι του στό Κράτος τήν σημαία τοῦ ὁποίου φέρει ἤ στό ὁποῖο πρόκειται νά ἐπιθεωρηθεῖ καί μόνον στίς περιπτώσεις ἐκεῖνες πού κρίνεται ὀρθό καί εὔλογο νά γίνει τοιουτοτρόπως.

(3) Πιστοποιητικό πού κατ' αὐτόν τόν τρόπο παρετάθη δέν θά ἰσχύει γιά περίοδο

πέραν τῶν πέντε μηνῶν καί στό πλοῖο στό ὁποῖο ἐδόθη ἡ παράταση αὐτή δέν θά δικαιοῦται κατά τήν ἄφιξη του στό Κράτος τήν σημαία τοῦ ὁποίου φέρει ἤ στό λιμάνι πού πρέπει νά ἐπιθεωρηθεῖ δυνάμει τῆς παρατάσεως αὐτῆς, νά ἀποπλεύσει ἀπό τόν λιμένα ἐκεῖνο ἤ τό Κράτος ἄνευ τῆς ἀποκτήσεως νέου Πιστοποιητικοῦ.

(4) Πιστοποιητικό, πού δέν ἔχει παραταθεῖ δυνάμει τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, δύναται νά παραταθεῖ ἀπό τήν 'Αρχή γιά περίοδο χάριτος μέχρι ἕνα μῆνα ἀπό τήν ἡμερομηνία λήξεως πού ἀναφέρεται σ' αὐτό.

(5) Πιστοποητικό θά παύσει νά ἰσχύει, ἐάν ἔχουν λάβει χώρα σημαντικές ἀλλαγές στήν κατασκευή, ἐξοπλισμό, ἐξαρτήματα, διατάξεις ἤ ὑλικά πού ἀπαιτοῦνται ἀπό τίς διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος χωρίς τήν ἔγκριση τῆς 'Αρχῆς, ἐκτός ἀπό τήν ἀπ' εὐθείας ἀντικατάσταση τοῦ ἐξοπλισμοῦ ἤ ἐξαρτημάτων μέ σκοπό τήν ἐπισκευή ἤ τήν συντήρηση ἤ ἐάν οἱ ἐνδιάμεσες ἐπιθεωρήσεις, ὅπως καθορίζονται ἀπό τήν 'Αρχή δυνάμει τοῦ Κανονισμοῦ 10 (1) (γ) τοῦ παρόντος Παραρτήματος δέν ἔχουν ἐκτελεσθεῖ.

(6) Πιστοποιητικό πού ἐκδίδεται σέ πλοῖο, θά παύσει νά ἰσχύει μέ τήν μεταφορά τῆς σημαίας τοῦ πλοίου αὐτοῦ στή σημαία μιᾶς ἄλλης Χώρας, ἐκτός τῆς περιπτώσεως πού προβλέπεται στήν παράγραφο (7) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(7) Κατά τήν μεταφορά τοῦ πλοίου στή σημαία ἄλλου Μέρους, τό Πιστοποιητικό θά παραμείνει σέ ἰσχύ γιά περίοδο μή ὑπερβαίνουσα τούς πέντε μῆνες, ὑπό τόν ὅρο ὅτι, δέν θά ἔχει λήξει πρό τοῦ τέλους τῆς περιόδου ἐκείνης ἤ μέχρις ὅτου ἡ 'Αρχή ἐκδόσει Πιστοποιητικό σέ ἀντικατάσταση, οἱονδήποτε εἶναι ἐνωρίτερον. Τό ταχύτερον δυνατόν μετά τήν μεταφορά πού ἔλαβε χώρα, ἡ Κυβέρνηση τοῦ Μέρους, τοῦ ὁποίου τό πλοῖο προηγουμένως ἔφερε τήν σημαία, θά διαβιβάσει στήν 'Αρχή ἀντίγραφο τοῦ Πιστοποιητικοῦ, πού ἔφερε τό πλοῖο πρίν ἀπό τήν μεταφορά καί ἐάν εἶναι δυνατόν ἀντίγραφο τῆς σχετικῆς ἐκθέσεως ἐπιθεωρήσεως.

Κανονισμός 13

Διατάξεις γιά τόν Περιορισμό τῆς ἐξ ἀτυχημάτων ρυπάνσεως

(1) 'Η σχεδίαση, ἡ κατασκευή, ὁ ἐξοπλισμός καί ἡ λειτουργία τῶν πλοίων πού μεταφέρουν τοξικές ὑγρές οὐσίες χύδην, τά ὁποῖα ὑπόκεινται στίς διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος θά εἶναι τέτοιες ὥστε νά περιορίζεται ἡ ἀνεξέλεγκτη ἀπόρριψη τῶν οὐσιῶν αὐτῶν στήν θάλασσα.

(2) Κατά τήν ἐφαρμογή τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμου, ἡ Κυβέρνηση κάθε Μέρους, θά ἐκδίδει ἤ θά προκαλεῖ την ἔκδοση λεπτομερῶν ἀπαιτήσεων γιά τήν σχεδίαση, τήν κατασκευή τόν ἐξοπλισμό καί τήν λειτουργία τῶν πλοίων αὐτοῦ τοῦ εἴδους.

(3) "Οσον ἀφορᾶ τά δεξαμενόπλοια χημικῶν, οἱ ἀπαιτήσεις, οἱ ἀναφερόμενες στήν παράγραφο (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θά περιλαμβάνουν τουλάχιστον δλες τίς διατάξεις, πού περιέχονται στόν Κώδικα διά τήν κατασκευή καί τόν ἐξοπλισμό τῶν πλοίων πού μεταφέρουν ἐπικίνδυνα χημικά χύδην, ὁ ὁποῖος υἱοθετήθηκε ἀπό τήν Συνέλευση τοῦ 'Οργανισμοῦ στήν 'Απόφαση Α (212) (VII) καί ὅπως δύναται νά τροποποιηθεῖ ἀπό τόν 'Οργανισμό, ὑπό τόν ὅρο ὅτι, οἱ τροποποιήσεις τοῦ Κώδικος ἐκείνου ἔχουν υἱοθετηθεῖ καί ἰσχύουν σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ "Αρθρου 16 τῆς παρούσης Συμβάσεως τό σχετικό μέ τήν τροποποιητική διαδικασία Προσαρτήματος ἑνός Παραρτήματος.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Ι

ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΩΝ ΤΟΞΙΚΩΝ ΥΓΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ

Κατηγορία Α. Οὐσίες πού εἶναι βιοσυσσωρευμένες καί προκαλοῦν κίνδυνο στήν ὑδρόβιο ζωή ἤ στήν ἀνθρώπινη ὑγεία ἤ οἱ ὁποῖες εἶναι πολύ τοξικές στήν ὑδρόβιο ζωή (ὅπως ἐκφράζεται σέ βαθμό κινδύνου 4, πού καθορίζεται σέ TLm μικρότερο τοῦ 1 PPM) καί ἐπιπροσθέτως ὁρισμένες οὐσίες πού εἶναι μέτρια τοξικές στήν ὑδρόβια ζωή (ὅπως ἐκφράζεται σέ βαθμό Κινδύνου 3, πού καθορίζεται μέ TLm τοῦ 1 ἤ περισσότερο, ἀλλά μικρότερο τῶν 10 PPM) ὅταν ἰδιαίτερο βάρος δίνεται σέ πρόσθετους παράγοντες στήν εἰκόνα κινδύνου ἤ σέ εἰδικά χαρακτηριστικά τῆς οὐσίας.

Κατηγορία Β. Οὐσίες πού εἶναι βιοσυσσωρευμένες μέ μία βραχεῖα συνοχή τῆς τάξεως μιᾶς ἑβδομάδος ἤ λιγώτερο ἤ οἱ ὁποῖες δύναται νά προκαλέσουν μόλυνση τῆς θαλασσίας τροφῆς ἤ οἱ ὁποῖες εἶναι μέτρια τοξικές στήν ὑδρόβια ζωή (ὅπως ἐκφράζεται σέ βαθμό Κινδύνου 3, πού καθορίζεται μέ TLm τοῦ 1 PPM ἤ περισσότερο, ἀλλά λιγώτερο τῶν 10 PPM) καί ἐπιπροσθέτως ὁρισμένες οὐσίες πού εἶναι ἐλαφρά τοξικές στήν ὑδρόβια ζωή (ὅπως ἐκφράζεται σέ βαθμό Κινδύνου 2, πού καθορίζεται μέ TLm τῶν 10 PPM ἤ περισσότερο, ἀλλά λιγώτερο ἀπό 100 PPM) ὅταν ἰδιαίτερο βάρος δίνεται σέ πρόσθετους παράγοντες στήν εἰκόνα τοῦ κινδύνου ἤ σέ εἰδικά χαρακτηριστικά τῆς οὐσίας.

Κατηγορία Γ. Οὐσίες πού εἶναι ἐλαφρά τοξικές στήν ὑδρόβια ζωή (ὅπως ἐκφράζεται μέ βαθμό Κινδύνου 2, πού προσδιορίζεται μέ TLm τῶν 10 ἤ περισσότερο ἀλλά λιγώτερο ἀπό 100 PPM) καί ἐπιπροσθέτως ὁρισμένες οὐσίες πού εἶναι ἰδιαίτερα μή τοξικές στήν ὑδρόβια ζωή (ὅπως ἐκφράζεται μέ Βαθμό Κινδύνου 1, πού καθορίζεται σέ TLm 100 PPM ἤ περισσότερο ἀλλά λιγώτερο ἀπό 1.000 PPM) ὅταν ἰδιαίτερο βάρος δίνεται σέ πρόσθετους παράγοντες στήν εἰκόνα του κινουνου ἤ σέ εἰδικά χαρακτηριστικά τῆς οὐσίας.

Κατηγορία Δ. Οὐσίες πού εἶναι πρακτικά μή τοξικές στήν ὑδρόβια ζωή (ὅπως ἐκφράζεται μέ βαθμό Κινδύνου 1, πού καθορίζεται σέ TLm 100 PPM ἤ περισσότερα ἀλλά λιγώτερο ἀπό 1.000 PPM) ἤ προκαλοῦν κατακαθήσεις πού καλύπτουν τόν βυθό τῆς θάλασσας, μέ μεγάλο βιοχημικῶς ἀπαιτούμενο ὀξυγόνο (BOD) ἤ πολύ ἐπικίνδυνες γιά τήν ἀνθρώπινη ὑγεία μέ LD_{50} λιγώτερο τῶν 5 mg/kg ἤ προκαλοῦν μέτρια μείωση τῆς ἁρμονίας τοῦ χώρου λόγω χαρακτηριστικῶν ἐμμονῆς, ὀσμῆς, δηλητηριωδῶν ἤ διεγερτικῶν, πού ἔχει σχέση πιθανῶς μέ τήν χρήση τῶν ἀκτῶν ἤ μέτρια ἐπιβλαβεῖς στήν ἀνθρώπινη ὑγεία μέ LD_{50} τῶν 5 mg/kg ἤ περισσότερο ἀλλά λιγώτερο ἀπό 50 mg/kg καί προκαλοῦν μικρή μείωση τῆς ἁρμονίας τοῦ περιβάλλοντος.

"Αλλες ὑγρές οὐσίες (γιά τούς σκοπούς τοῦ Κανονισμοῦ 4 τοῦ παρόντος Παραρτήματος). Οὐσίες πού δέν ἀνήκουν στίς ἀνωτέρω κατηγορίες Α, Β, Γ καί Δ

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΒΛΑΒΕΡΩΝ ΥΓΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΧΥΔΗΝ

Οὐσία	ἀριθμός Η.Ε.	Κατηγορία ρυπάνσεως γιά λειτουργική ἀπόρριψη	Παραμένουσα συγκέντρωση (ποσοστό ἐπί τοῖς ἑκατό βάρους)	
		(Καν/σμός 3 τοῦ Παρ/τος ΙΙ)	(Καν/σμός 5 (1) τοῦ Παρ/τος ΙΙ)	(Καν/σμός 5 (7) τοῦ Παρ/τος ΙΙ)
	I	II	III ἐκτός εἰδικῶν περιοχῶν	IV ἐκτός εἰδικῶν περιοχῶν
'Ακεταλδεΰδη	1089	Γ		
'Οξεικό ὀξύ	1842	Γ		
'Οξεικός 'Ανυδρίτης	1715	Γ		
'Ακετόνη	1090	Δ		
'Ακετόνη Κυανοϋδρίνη	1541	Α	0.1	0.05
'Ακετυλοχλωρίδιο	1717	Γ		
'Ακρολεΐνη	1092	Α	0.1	0.05
'Ακρυλικό ὀξύ*	-	Γ		
'Ακρυλονιτρίλιο	1093	Β		
Νιτρίλιο τοῦ ἀδιπικοῦ ὀξέος	—	Δ		
Θεϊκά ἀλκυλοβενζόλια				
(μ' εὐθεῖα ἅλυσο)		Γ		
(διακλαδομένη ἅλυσο)		Β		
'Αλλυλική ἀλκοόλη	1098	Β		
'Αλλυλοχλωρίδιο	1100	Γ		
'Αλουμῖνες (15% διάλυμα)	—	Δ		
'Αμινοαιθυλεθανολαμίνη ('Υδροξυεθυλοαιθυλενεδιαμίνη*	—	Δ		
'Αμμωνία (28% ὑδατώδης)	1005	Ε		
'Οξεικός ἰσοαμυλεστήρ	1104	Γ		
» νορμάλ ἀμυλεστήρ	1104	Γ		
Νορμάλ ἀμυλική ἀλκοόλη	—	Δ		
'Ανιλίνη	1547	Γ		
Βενζόλιο	1114	Γ		
Βενζυλική ἀλκοόλη	—	Β		
Νορμάλ ὀξεικός βουτυλεστήρ	1123	Δ		
Βενζινοχλωρίδιο	1738	Β		
'Οξεικός δευτεροταγής βουτυλεστήρ	1124	Δ		
Νορμάλ ἀκριλικός βουτυλεστήρ	—	Δ		
Βουτυλικός Βουτυλεστήρ*	—	Β		
Βουτυλενογλυκόλη(ες)	—	Δ		
Μεθυλο-ακρυλικός Βουτυλεστήρ	—	Δ		
Νορμάλ Βουτυλο αλδεΰδη	1129	Β		
Βουτυλικό ὀξύ	—	Β		
'Υδροξείδιο ἀσβεστίου (διάλυμα)	—	Δ		
Καμφορέλαιο	1130	Β		
Διθειάνθραξ	1131	Α	0.001	0.005
Τετραχλωράνθραξ	1846	Β		
Καυστική ποτάσσα (ὑδροξείδιο τοῦ Καλλίου)	1814	Γ		
Χλωροοξεικό ὀξύ	1750	Γ		
Χλωροφόρμιο	1888	Β		
'Ακάθαρτη ἤ ἐμπυρική χλωροϋδρεΐνη*	—	Δ		
Χλωροθειϊκό ὀξύ	1754	Γ		

* 'Ο 'Αστερίσκος δηλώνει ὅτι, ἡ οὐσία ἔχει προσωρινά συμπεριληφθεῖ σ' αὐτό τόν κατάλογο καί ὅτι περαιτέρω στοιχεῖα εἶναι ἀπαραίτητα γιά νά συμπληρωθεῖ ἡ ἐκτίμηση τῶν περιβαλλοντολογικῶν κινδύνων, ἰδιαίτερα δέ αὐτῶν πού ἀπειλοῦν τούς ὑδροβίους ὀργανισμούς.

Οὐσία	I	II	III	IV
Παραχλωροτολυένη	—	Β		
Κιτρικό ὀξύ (10% - 25%)	—	Δ		
Κρεοζῶτον	1334	Α	0.1	0.05
Κρεζόλες	2076	Α	0.1	0.05
Χλωροπρένιο*	1991	Γ	0.1	0.05
Κρεζολικό ὀξύ	2022	Α	0.1	0.05
Κροτονο αλδεΐνη	1143	Β		
Κουμένιο	1918	Γ		
Κυκλοεξάνιο	1145	Γ		
Κυκλοεξανόλη	—	Δ		
Κυκλοεξανόνη	1915	Δ		
Κυκλο εξυλαμίνη*	—	Δ		
παρα-κουμένιο (ἰσοπροπυλοτολουόλιο)*	2046	Δ		
Δεκαϋδροξυναφθαλίνη	1147	Δ		
Δεκένιο	—	Δ		
Διασετοναλκοόλη*	1148	Δ		
Διβενζυλανθήρ*	—	Γ		
Διχλωροβενζόλια	1591	Α	0.1	0.05
Διχλωροαιθυλοαιθήρ	1916	Β		
Μεῖγμα διχλωροπροπενίου διχλωροπροπανίου	2047	Β		
Διαιθυλαμίνη	1154	Γ		
Μεῖγμα ἰσομερῶν διαιθυλοβενζολίων	2049	Γ		
Διαιθυλαιθήρ	1155	Δ		
Διαιθυλενοτριαμίνη*	2079	Γ		
Διαιθυλενογλυκόλη μονοαιθυλαιθήρ	—	Γ		
Διαιθυλοκετόνη (3-πεντανόνη)	1156	Δ		
Διισομπουτυλένιο	2050	Δ		
Διισοπροπανολαμίνη	—	Γ		
Διισοπροπυλαμίνη	1158	Γ		
Διισοπροπυλαιθήρ*	1159	Δ		
Διμεθυλαμίνη (40% ὑδατώδης)	1160	Γ		
Διμεθυλοαιθανολαμίνη (2- διμεθυλαμινοαιθανόλη)*	2051	Γ		
Διμεθυφορμαμύλιο, 1, 4, διοξάνιο*	1163	Γ		
Μίγματα διφαίνυλο καί διφαινυλοξείδιο*	—	Δ		
Δωδεκυλοβενζόλιο	—	Γ		
᾿Επιχλωριδρίνη	2023	Β		
᾿Οξεικός 2-αἰθυξυανθυλοεστήρ*	1172	Δ		
᾿Οξεικός αἰθυλεστήρ	1173	Δ		
᾿Ακρυλικός αἰθυλεστήρ	1917	Δ		
Αἰθυλαμυλκετόνη*	—	Γ		
Αἰθυλοβενζόλιο	1175	Γ		
Αἰθυλοκυκλοεξάνιο	—	Δ		
Αἰθυλοχλωροϋδρίνη (2 - Χλωροαιθανόλη)	1135	Δ		
Αἰθυλοκυανοϋδρίνη*	—	Δ		
Αἰθυλοδιαμίνη	1604	Β		
Αἰθυλογλυκόλη μονοαιθυλαιθήρ	1171	Δ		
2-αἰθύλ εξύλ ἀκρυλικός ἐστήρ*	—	Δ		
2 - Αἰθυλ εξύλ ἀλκοόλη	—	Γ		
Αἰθυλικός ἐστήρ γαλακτικοῦ ὀξέος*	1192	Δ		
2 - αἰθυλο - 3 - προπυλοακρολεΐνη	—	Β		
Φορμαλδεΰδη* (37-50% διάλυση)	1198	Γ		
Μυρμηγκικό ὀξύ	1779	Δ		
Φουρφουριλοαλκοόλη	—	Γ		
᾿Επτανικό ὀξύ*	—	Δ		
᾿Εξημεθυλενοδιαμίνη*	1783	Γ		
᾿Υδροχλωρικό ὀξύ	1789	Δ		
᾿Υδροφορφουρικό ὀξύ 40% ὑδατώδης)	1790	Β		
᾿Υπεροξείδιο τοῦ ὑδρογόνου (μεγαλύτερο ἀπό 60%)	2015	Γ		
᾿Ακρυλικός ἰσοβουτυλεστήρ	—	Δ		
᾿Ισοβουτυλοαλκοόλη	1212	Γ		
᾿Ισοβουτυλομεθυλο ἀκρυλικός ἐστήρ	—	Δ		
᾿Ισοβουτυλοαλδεΰδη	2045	Γ		
᾿Ισοοκτάνιο*	—	Δ		
᾿Ισοπεντάνιο	—	Δ		
᾿Ισοφουρόνη	—	Δ		
᾿Ισοπροπυλαμίνη	1221	Γ		
᾿Ισοπροπυλο κυκλοεξάνιο	—	Δ		
᾿Ισοπρένιο	1218	Δ		
Γαλακτικό ὀξύ	—	Δ		
Μεσιτυλοξείδιο*	1229	Γ		
᾿Οξεικός μεθυλεστήρ	1231	Δ		
᾿Ακρυλικός Μεθυλεστήρ	1919	Γ		
Μεθυλο αμυλο αλκοόλη	—	Δ		
Μεθυλο χλωρίδιο	1593	Β		
2 - Μεθυλο - 5 - αιθυλοπυριδίνη*	—	Β		
Μεθυλο μεθακρυλικός ἐστήρ	1247	Δ		
2 - μεθυλοπεντένιο*	—	Δ		
ἀλφα-μεθυ στυρένιο*	—	Δ		
μονοχλωροβενζόλιο	1134	Β		
Μονοαιθανολαμίνη	—	Δ		
Μονοισοπροπανολαμίνη	—	Γ		
Μονομεθυλο αιθανολαμίνη	—	Γ		
Μονονιτροβενζόλιο	—	Γ		
Μονοισοπροπυλαμίνη	—	Γ		
Μορφολίνη*	2054	Γ		
Ναφθαλίνη (διαλυμένη ἀπό ζέστη)	1334	Α	0.1	0.05
Ναφθενικά ὀξέα	—	Α	0.1	0.05
Νιτρικό ὀξύ (90%)	2031/ 2032	Γ		
2 - Νιτροπροπάνιο	—	Δ		
᾿Ορθο-Νιτρο τολουόλιο	1664	Γ		
Νονυλική ἀλκοόλη 9 ἄτομα C*	—	Γ		
Νονυλοφαινόλη	—	Γ		
Νόρμαλ - ὀκτανόλη	—	Γ		
᾿Ατμίζον θειϊκό ὀξύ	1831	Γ		
᾿Οξαλικό ὀξύ	—	Δ		
Πενταχλωροαιθάνιο	1669	Β		
Νορμάλ πεντάνιο	1265	Γ		
᾿Υπερχλωροαιθυλένιο (Τετραχλωροαιθυλένιο)	1897	Β		
Φαινόλη	1671	Β		
Φωσφορικό ὀξύ	1805	Δ		
Φώσφορος (στοιχειακός)	1338	Α	0.01	0.05
Φθαλικός ἀνυδρίτης (τετηγμένος)	—	Γ		
Βῆτα - Προπιολακτόνη*	—	Β		
Προπιο αλδεΰδη	1275	Δ		
Προπιονικό ὀξύ	1848	Δ		
Προπιονικός ἀνοδρίτης	—	Δ		
Νορμάλ - ὀξεικός προπυλεστήρ*	1276	Γ		
Νορμάλ Προπυλική ἀλκοόλη	1274	Δ		
Νορμάλ Προπυλαμίνη	1277	Γ		
Πυριδίνη	1282	Β		
Τετραχλωριοῦχο πυρίτιο	1818	Δ		
Διάλυμα διχρωμικοῦ νατρίου	—	Γ		
᾿Υδροξείδιο τοῦ νατρίου	1824	Γ		
Διάλυμα πενταχλωροφαινολικοῦ νατρίου	—	Α	0.1	0.05
Μονομερές τοῦ στυρενίου	2055	Γ		
Θειϊκό ὀξύ	1830/ 1831/ 1832	Γ		
Τειόλιπος	—	Δ		
Τετρααιθυλιοῦχος μόλυβδος	1649	Α	0.1	0.05
Τετρανδροφουράνιο	2056	Δ		
Τετρανδροναφθαλίνιο	1540	Γ		
Τετραμεθυλοβενζόλιο	—	Δ		
Τετραμεθυλιοῦχος μόλυβδος	1649	Α	0.1	0.05
Τετραχλωριοῦχο τιτάνιο	1838	Δ		
Τολουόλιο	1294	Γ		
Διϊσοκυανιοῦχο Τολουόλιο	2078	Β		

* ᾿Ο ᾿Αστερίσκος δηλώνει ὅτι, ἡ οὐσία ἔχει προσωρινά συμπεριληφθεῖ σ᾿ αὐτό τόν κατάλογο καί ὅτι περαιτέρω στοιχεῖα εἶναι ἀπαραίτητα γιά νά συμπληρωθεῖ ἡ ἐκτίμηση τῶν περιβαλλοντολογικῶν κινδύνων, ἰδιαίτερα δέ αὐτῶν πού ἀπειλοῦν τούς ὑδροβίους ὀργανισμούς.

Οὐσίες	I	II	III	IV
Τριχλωροαιθάνιο	—	Γ		
Τριχλωροαιθυλένιο	1710	Β		
Τριεθανολαμίνη	—	Δ		
Τριεθυλαμίνη	1296	Γ		
Τριμεθυλοβενζόλιο*	—	Γ		
Φωσφορικό Τριτολύλιο (Τρικρεσυλφωσφάτης)*	—	Β		
Τερεβυνθέλαιο (ξύλο)	1299	Β		
Ὀξεικός Βινυλεστήρ	1301	Γ		
Βινυλοχλωρίδιο	1303	Β		
Ξυλέλια (μῖγμα ἰσομερῶν)	1307	Γ		
Διισομπουτυλοκετόνη	1157	Δ		

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ III

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΛΛΩΝ ΤΟΞΙΚΩΝ ΥΓΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΧΥΔΗΝ

Ἀκέτυλο νιτρίλιο (Μεθυλοκυανίδιο)
Τεταρτοταγής ἀκυλική ἀλκοόλη
Νορμάλ Βουτυλική ἀλκοόλη
Βουτυρολακτόνη
Διάλυμα χλωριούχου ἀσβεστίου
Καστορέλαιο
Χυμοί Κιτρικοῦ ὀξέος
Κοκκόλιπος
Ἔλαιο (ὑπατέλαιο βακαλάου)
Ἰσοδεκυλοαλκοόλη
Νορμάλ δεκυλοαλκοόλη
Δέκυλο ἀκτυλοαλκοόλη
Διβουτυλικός αἰθήρ
Διεθανολαμίνη
Διεθυληνογλυκόζη
Διπεντέλιο
Διπροπυλαινογλυκόζη
Αἰθυλική ἀλκοόλη
Αἰθύλειο ἀλκοόλη
Λιπαραί ἀλκοόλαι (C_{12} - C_{20})
Γλυκερίνη
Κανονικό ἑπτάνιο
Ἑπτένιο (μῖγμα ἰσομερῆ)
Κανονικό ἑξάνιο
Λιγροΐνη
Μεθυλική ἀλκοόλη
Ὀξεικός μεθυλαμελεστήρ
Μεθυλοακυλο κετόνη
Γάλα
Μελάσσα
Ἔλαιο ἐλαιῶν
Πολυπροπυλαινογλυκόλη
Ὀξεικός ἰσοπροπυλεστήρ
Ἰσοπροπυλαινοαλκοόλη
Προπυλαινογλυκόλη
Προπυλαινοξείδιο
Τετραμερές προπυλαίνιο
Τριμερές προπυλαίνιο
Σορβιτόλη
Θεῖο (ὑγρό)
Δεκάτριόλη
Τριεθυλαινογλυκόλη
» τεραμίνη
Τριπροπυλαινογλυκόλη
Ὕδωρ
Οἶνος

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ IV

ΒΙΒΛΙΟ ΦΟΡΤΙΟΥ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΤΟΞΙΚΕΣ ΥΓΡΕΣ ΟΥΣΙΕΣ ΧΥΔΗΝ

Ὄνομα πλοίου ....

Μεταφορική ἱκανότης σέ φορτίο ἑκάστης δεξαμενῆς σέ κυβικά μέτρα ....

Ταξεῖδι ἀπό .... σέ ....

(α) **Φόρτωση φορτίου**

1. Ἡμερομηνία καί τόπος φορτώσεως
2. Ὀνομασία καί κατηγορία τοῦ φορτίου (ων) πού φορτώθηκε
3. Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς(νῶν) πού φορτώθηκαν

(β) **Μεταφορά φορτίου**

4. Ἡμερομηνία τῆς μεταφορᾶς
5. Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς(νῶν)
   (ι) ἀπό
   (ιι) εἰς
6. Ἦταν ἡ δεξαμενή(νές) τῆς 5 (ι) κενή
7. Ἐάν ὄχι, ἀπομένουσα ποσότης

(γ) **Ἐκφόρτωση φορτίου**

8. Ἡμερομηνία καί τόπος ἐκφορτώσεως
9. Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς(νῶν) πού ἐκφορτώθηκαν
10. Ἦταν ἡ δεξαμενή(νές) κενή
11. Ἐάν ὄχι, ἀπομένουσα ποσότης στήν δεξαμενή(νές)
12. Πρόκειται νά καθαρισθεῖ ἡ δεξαμενή(νές)
13. Ποσότης πού μεταφέρθηκε στήν δεξαμενή καταλοίπων.
14. Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς καταλοίπων

(δ) **Ἑρματισμός τῶν δεξαμενῶν φορτίου**

15. Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς(νῶν) πού ἑρματίσθηκε
16. Ἡμερομηνία καί στίγμα τοῦ πλοίου κατά τήν ἔναρξη τοῦ ἑρματισμοῦ

.... Ὑπογραφή Πλοιάρχου

(ε) **Καθαρισμός τῶν δεξαμενῶν φορτίου**

Οὐσίες Κατηγορίας Α

17. Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς(νῶν) πού καθαρίσθηκε.
18. Ἡμερομηνία καί τόπος καθαρισμοῦ
19. Μέθοδος(οι) καθαρισμοῦ
20. Τόπος τῶν ἐγκαταστάσεως εὐκολιῶν ὑποδοχῆς καταλοίπων πού χρησιμοποιήθηκαν
21. Συγκέντρωση τῶν ἀποβλήτων ὅταν σταμάτησε ἡ ἀπόρριψη στήν ἐγκατάσταση ὑποδοχῆς καταλοίπων.
22. Ποσότητα πού παραμένει στήν δεξαμενή
23. Διαδικασία καί ποσότητα ὕδατος πού εἰσήχθηκε στήν δεξαμενή γιά τόν τελικό καθαρισμό.
24. Τόπος, ἡμερομηνία ἀπορρίψεως στήν θάλασσα.
25. Διαδικασία καί ἐξοπλισμός πού χρησιμοποιήθηκε γιά τήν ἀπόρριψη στήν θάλασσα.

Οὐσίες Κατηγορίας Β, Γ καί Δ

26. Διαδικασία πλύσεως πού χρησιμοποιήθηκε.
27. Ποσότητα ὕδατος πού χρησιμοποιήθηκε.
28. Ἡμερομηνία, τόπος τῆς ἀπορρίψεως στήν θάλασσα.
29. Διαδικασία καί ἐξοπλισμός πού χρησιμοποιήθηκε γιά τήν ἀπόρριψη στήν θάλασσα.

.... Ὑπογραφή Πλοιάρχου

(στ) **Μεταφορά ὑδατίνου ἀκαθάρτου ἕρματος.**

30. Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς(νῶν).
31. Ἡμερομηνία καί τόπος τοῦ πλοίου κατά τήν ἔναρξη τῆς ἀπορρίψεως στήν θάλασσα.
32. Ἡμερομηνία καί τόπος τοῦ πλοίου κατά τό πέρας τῆς ἀπορρίψεως στήν θάλασσα.
33. Ταχύτητα(τες) τοῦ πλοίου κατά τήν διάρκεια τῆς ἀπορρίψεως.
34. Ποσότητα πού ἀπορρίφθηκε στήν θάλασσα.
35. Ποσότητα τοῦ ρυπανθέντος ὕδατος πού μεταφέρθηκε στήν δεξαμενή(νές) καταλοίπων (χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς(νῶν)
36. Ἡμερομηνία καί λιμένες ἀπορρίψεως σέ εὐκολίες ὑπο-

* Ἀστερῖσκος δηλώνει ὅτι, ἡ οὐσία ἔχει προσωρινά συμπεριληφθεῖ σ' αὐτό τόν κατάλογο καί ὅτι περαιτέρω στοιχεῖα εἶναι ἀπαραίτητα γιά νά συμπληρωθεῖ ἡ ἐκτίμηση τῶν περιβαλλοντολογικῶν κινδύνων, ἰδιαίτερα δέ αὐτῶν πού ἀπειλοῦν τούς ὑδροβίους ὀργανισμούς.

δοχῆς καταλοίπων τῆς ξηρᾶς
(ἐάν ὑπάρχουν)

.... Ὑπογραφή Πλοιάρχου

(η) **Μεταφορά ἀπό τήν δεξαμενή καταλοίπων/διάθεση καταλοίπων**

37. Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς(νῶν) καταλοίπων.

38. Ποσότητα πού διατέθηκε ἀπό κάθε δεξαμενή.

39. Μέθοδος διαθέσεως τῶν καταλοίπων:
(α) Ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς
(β) Ἀναμιγμένα μέ φορτίο
(γ) Μεταφορά σ' ἄλλη (ἄλλες) δεξαμενή(νές), χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς(νῶν)
(δ) Ἄλλη μέθοδος

40. Ἡμερομηνία καί λιμένες διαθέσεως τῶν καταλοίπων.

(θ) **Τυχαία ἤ ἄλλη ἐξαιρετικοῦ χαρακτῆρος ἀπόρριψη.**

41. Ἡμερομηνία καί τόπος συμβάντος.

42. Τόπος ἤ στίγμα τοῦ πλοίου τήν ὥρα τοῦ συμβάντος

43. Ποσότητα κατά προσέγγιση, ὀνομασία καί κατηγορία οὐσίας.

44. Συνθῆκες τῆς ἀπορρίψεως ἤ τῆς διαφυγῆς καί γενικές παρατηρήσεις.

.... Ὑπογραφή Πλοιάρχου.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ V

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ ΤΟΞΙΚΩΝ ΥΓΡΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΧΥΔΗΝ, 1973

(Σημείωση: Αὐτό τό Πιστοποιητικό θά συμπληρώνεται στήν περίπτωση δεξαμενοπλοίου χημικῶν ἀπό τό πιστοποιητικό πού ἀπαιτεῖται σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 13 (3) τοῦ Παραρτήματος II τῆς Συμβάσεως).

(Ἐπίσημη σφραγίδα)

Ἐκδόθηκε δυνάμει τῶν διατάξεων τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως γιά τήν Ἀποφυγή τῆς Ρυπάνσεως ἀπό πλοῖα, 1973, κατ' ἐντολή τῆς Κυβερνήσεως.

....
(πλήρης ἐπίσημος προσδιορισμός τῆς χώρας)

ἀπό ....
(πλήρης ἐπίσημος προσδιορισμός τοῦ ἁρμοδίου ὀργάνου ἤ ὀργανισμοῦ ἐξουσιοδοτηθέντος δυνάμει τῶν διατάξεων τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως γιά τήν Ἀποφυγή τῆς Ρυπάνσεως ἀπό πλοῖα, 1973)

Ὄνομα πλοίου	Διεθνές Διακριτικό Σῆμα	Λιμήν Νηολογήσεως	Ὁλική χωρητικότητα

ΜΕ ΑΥΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ:

1. Ὅτι τό πλοῖο ἔχει ἐπιθεωρηθεῖ δυνάμει τῶν διατάξεων τοῦ Κανονοσμοῦ 10 τοῦ Παραρτήματος II τῆς Συμβάσεως.

2. Ὅτι ἡ ἐπιθεώρηση ἀποδεικνύει ὅτι, τό σχέδιο, ἡ κατασκευή καί ὁ ἐξοπλισμός τοῦ πλοίου εἶναι αὐτοῦ τοῦ τύπου, ὥστε νά ἐλαχιστοποιεῖται ἡ ἀνεξέλεγκτος ἀπόρριψη στήν θάλασσα τοξικῶν ὑγρῶν οὐσιῶν.

3. Ὅτι οἱ ἀκόλουθες διατάξεις καί διαδικασίες ἔχουν γίνει ἀποδεκτές ἀπό τήν Ἀρχή σέ σχέσει μέ τήν ἐφαρμογη τοῦ Κανονισμοῦ 5 τοῦ Παραρτήματος II τῆς Συμβάσεως:

....
(συνεχίζεται εἰς τό ἐπισυνάπτόμενο φύλλο (α) ὑπογεγραμμένα καί φέροντα κατάλληλο ἡμερομηνία)

....

Αὐτό τό πιστοποιητικό ἰσχύει μέχρι ....
ὑποκείμενο σέ ἐνδιάμεση ἐπιθεώρηση(σεις) κατά διάστημα ....

Ἐκδόθηκε ....

.... 19..... ....
(Ὑπογραφή τοῦ ἁρμοδίου ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου πού ἐκδίδει τό Πιστοποιητικό)

(Σφραγίς τῆς Ἀρχῆς)

Ἐνδιάμεσες Ἐπιθεωρήσεις

Μέ αὐτό πιστοποιεῖται ὅτι, μία ἐνδιάμεση ἐπιθεώρηση ἀπαιτεῖται ἀπό τόν Κανονισμό 10 (1) (γ) τοῦ Παραρτήματος II τῆς Συμβάσεως, τό πλοῖο αὐτό καί ἡ κατάστασή του εὑρέθησαν νά συμμορφοῦνται μέ τίς σχετικές διατάξεις τῆς Συμβάσεως.

Ὑπογράφηκε ....
(Ὑπογραφή ἁρμοδίου ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)

Τόπος ....

Ἡμερομηνία ....

(Σφραγίς τῆς Ἀρχῆς)

Ὑπογράφηκε ....
(Ὑπογραφή ἁρμοδίου ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)

Τόπος ....

Ἡμερομηνία ....

(Σφραγίς Ἀρχῆς)

Δυνάμει τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ 12 (2) καί (4) τοῦ Παραρτήματος II τῆς Συμβάσεως ἡ ἰσχύς τοῦ παρόντος πιστοποιητικοῦ παρατείνεται ἕως

....

Ὑπογράφηκε ....
(Ὑπογραφή τοῦ ἁρμοδίου ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)

Τόπος ....

Ἡμερομηνία ....

(Σφραγίς τῆς Ἀρχῆς)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΕΠΙΒΛΑΒΕΙΣ ΟΥΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΕΝ ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ Η ΕΝΤΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΦΟΡΗΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ Η ΟΔΙΚΑ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΒΥΤΙΟΦΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Κανονισμός 1

Ἐφαρμογή

(1) Ἐκτός ἐάν ἄλλως ρητῶς ὁρίζεται, οἱ Κανονισμοί αὐτοῦ τοῦ Παραρτήματος, ἐφαρμόζονται σέ ὅλα τά πλοῖα πού μεταφέρουν ἐπιβλαβεῖς οὐσίες σέ συσκευασία ἤ σέ ἐμπορευματοκιβώτια ἤ σέ φορητές δεξαμενές ἤ σέ ὁδικά ἤ σιδηροδρομικά βυτιοφόρα ὀχήματα.

(2) Ἡ μεταφορά μέ αὐτό τόν τρόπο ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν ἀπαγορεύεται, ἐκτός ἐάν γίνεται σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(3) Ἡ Κυβέρνηση κάθε Μέρους τῆς Συμβάσεως θά ἐκδόσει γιά συμπλήρωση τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἤ θά προκαλέσει τήν ἔκδοση λεπτομερῶν ἀπαιτήσεων γιά τήν συσκευασία τήν σήμανση καί τήν τοποθέτηση ἐτικεττῶν, τήν ἀπόδειξη δι' ἐγγραφῶν, τήν στοιβασία, τούς ποσοτικούς περιορισμούς, τίς ἐξαιρέσεις καί τήν ἀνακοίνωση, γιά τήν ἀποφυγή ἤ τήν ἐλαχιστοποίηση τῆς ρυπάνσεως τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος ἀπό βλαβερές οὐσίες.

(4) Διά τήν ἐφαρμογή τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ἄδεια δοχεῖα, ἐμπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές καί ὁδικά καί σιδηροδρομικά βυτιοφόρα ὀχήματα, τά ὁποῖα ἔχουν χρησιμοποιηθεῖ προηγουμένως γιά τήν μεταφορά ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν θά ἐκλαμβάνονται ὡς ἐπιβλαβεῖς οὐσίες, ἐκτός ἐάν ἐπαρκεῖς προφυλάξεις ἔχουν ληφθεῖ, οἱ ὁποῖες νά ἐξασφαλίζουν ὅτι αὐτά δέν περιέχουν κατάλοιπα, πού εἶναι ἐπικίνδυνα γιά τό θαλάσσιο περιβάλλον.

Κανονισμός 2

Συσκευασία

Συσκευασίες, ἐμπορευματοκιβώτια φορτίου, φορητές δεξαμενές καί ὁδικά καί σιδηροδρομικά βυτιοφόρα ὀχήματα θά εἶναι καταλλήλου τύπου ὥστε νά περιορίζεται ὁ κίνδυνος ρυπάνσεως τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος, ἔχοντας ὑπ' ὄψη τό ἰδιαίτερο περιεχόμενό τους.

Κανονισμός 3

Σήμανση καί Τοποθέτηση ἐτικεττῶν

Δέματα, ἀνεξαρτήτως τοῦ ἄν φορτώνονται μεμονωμένα ἤ ὁμαδικά ἤ σέ ἐμπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές ἤ ὁδικά καί σιδηροδρομικά βυτιοφόρα ὀχήματα, περιέχοντα βλαβερή οὐσία, θά εἶναι μαρκαρισμένα ἀνεξίτηλα μέ τήν ὀρθή τεχνική ὀνομασία (ἐμπορικές ὀνομασίες δέν θά χρησιμοποιοῦνται σάν ὀρθή τεχνική ὀνομασία) καί ἐπί πλέον θά εἶναι μαρκαρισμένα μέ μία εὐδιάκριτη ἐτικέττα ἤ πινακίδα διάτρητη μέ γράμματα, ὑποδεικνύουσα ὅτι, τό περιεχόμενο εἶναι ἐπιβλαβές. Ὁ προσδιορισμός αὐτοῦ τοῦ τύπου θά συμπληρώνεται, ὅταν εἶναι δυνατόν μέ ἄλλα μέσα, ἐπί παραδείγματι μέ τήν χρησιμοποίηση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν.

Κανονισμός 4

Ἀποδεικτικά ἔγγραφα

(1) Σέ ὅλα τά σχετικά ἔγγραφα μέ τήν μεταφορά τῶν ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν διά θαλάσσης, ὅπου οὐσίες αὐτοῦ τοῦ τύπου ἀναφέρονται ὀνομαστικῶς θά χρησιμοποιεῖται ἡ ὀρθή τεχνική ὀνομασία τῶν οὐσιῶν (ἐμπορικά ὀνόματα δέν θά χρησιμοποιοῦνται).

(2) Τά φορτωτικά ἔγγραφα, πού παραδίνονται ἀπό τόν φορτωτή θά περιλαμβάνουν ἕνα πιστοποιητικό ἤ μία δήλωση ὅτι, τό φορτίο πού παραδόθηκε γιά μεταφορά εἶναι καταλλήλως συσκευασμένο, μαρκαρισμένο καί ἔχουν ἐπικολληθεῖ ἐτικέττες καί εἶναι σέ καλή κατάσταση, γιά μεταφορά ὥστε νά μειοῦται ὁ κίνδυνος γιά τό θαλάσσιο περιβάλλον.

(3) Κάθε πλοῖο, τό ὁποῖον μεταφέρει ἐπιβλαβεῖς οὐσίες θά φέρει μία εἰδική κατάσταση ἤ δηλωτικό, τό ὁποῖο θά ἀναφέρει τίς ἐπιβλαβεῖς οὐσίες στό πλοῖο καί τήν θέση τους. Λεπτομερές σχέδιο στοιβασίας, τό ὁποῖο θά καθορίζει τήν θέση ὅλων τῶν ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν στό πλοῖο, δύναται νά χρησιμοποιηθεῖ, ἀντί αὐτῆς τῆς εἰδικῆς καταστάσεως ἤ τοῦ δηλωτικοῦ. Ἐπίσης ἀντίγραφα τῶν ἐγγράφων αὐτοῦ τοῦ τύπου θά κρατοῦνται στήν ξηρά ἀπό τόν πλοιοκτήτη ἤ ἀπό τούς ἀντιπροσώπους του, ἕως ὅτου, οἱ ἐπιβλαβεῖς οὐσίες ἐκφορτωθοῦν.

(4) Σέ περίπτωση κατά τήν ὁποία τό πλοῖο μεταφέρει εἰδική κατάσταση ἤ δηλωτικό ἤ λεπτομερές σχέδιον στοιβασίας, τό ὁποῖο ἀπαιτεῖται διά τήν μεταφορά τῶν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων ἀπό τήν ἰσχύουσα Διεθνή Σύμβαση γιά τήν Ἀσφάλεια τῆς Ἀνθρωπίνης Ζωῆς στήν Θάλασσα τά ἔγγραφα πού ἀπαιτοῦνται διά τήν ἐφαρμογή τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Παραρτήματος, δύναται νά συνδυασθοῦν μέ ἐκεῖνα τῶν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων. Ὅταν συνδυάζονται ἔγγραφα, σαφής διάκριση θά γίνεται μεταξύ τῶν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων καί τῶν λοιπῶν ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν.

Κανονισμός 5

Στοιβασία

Οἱ ἐπιβλαβεῖς οὐσίες θά στοιβάζονται καί θά ἀσφαλίζονται καταλλήλως ὥστε νά μειώνονται οἱ κίνδυνοι γιά τό θαλάσσιο περιβάλλον, χωρίς νά τίθεται σέ κίνδυνο ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου καί τῶν ἐπιβαινόντων.

Κανονισμός 6

Ποσοτικοί περιορισμοί

Ὡρισμένες ἐπιβλαβεῖς οὐσίες, οἱ ὁποῖες εἶναι πολύ ἐπικίνδυνες γιά τό θαλάσσιο περιβάλλον δύναται, γιά καθαρῶς ἐπιστημονικούς ἤ τεχνικούς λόγους, ν' ἀπαγορευθεῖ ἡ μεταφορά τους ἤ νά περιορισθεῖ ἡ ποσότης ἡ ὁποία θά μεταφέρεται σέ κάθε πλοῖο. Ὅταν περιορίζεται ἡ ποσότητα πρέπει νά λαμβάνεται ὑπ' ὄψη τό μέγεθος, ἡ κατασκευή καί ὁ ἐξοπλισμός τοῦ πλοίου, καθώς ἐπίσης καί ἡ συσκευασία καί οἱ ὑπάρχουσες φυσικές ἰδιότητες τῆς οὐσίας.

Κανονισμός 7

Ἐξαιρέσεις

(1) Ἀπόρριψη λόγω ἀβαρίας τῶν ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν πού μεταφέρονται σέ συσκευασία, σέ ἐμπορευματοκιβώτια, δεξαμενές καί ὁδικά καί σιδηροδρομικά βυτιοφόρα ὀχήματα θ' ἀπαγορεύεται, ἐκτός ἐάν εἶναι ἀναγκαία λόγω τῆς ἀσφάλειας τοῦ πλοίου ἤ τῆς διασώσεως ζωῆς στήν θάλασσα.

(2) Ὑποκείμενα στίς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως, κατάλληλα μέτρα, βασισμένα στίς φυσικές, χημικές καί βιολογικές ἰδιότητες τῶν ἐπιβλαβῶν οὐσιῶν θά λαμβάνονται γιά νά ρυθμίζουν τίς ἀπορρίψεις τῶν ὑγρῶν καθαρισμοῦ ὑπό τήν προϋπόθεση ὅτι, ἡ συμμόρφωση μέ τά μέτρα αὐτοῦ τοῦ τύπου δέν θά βλάπτει τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου καί τῶν ἐπιβαινόντων σ' αὐτό.

Κανονισμός 8

Κοινοποιήσεις

Ὅσον ἀφορᾶ ὡρισμένες ἐπιβλαβεῖς οὐσίες, οἱ ὁποῖες δύνανται νά καθορίζονται ἀπό τήν Κυβέρνηση ἑκάστου Μέρους τῆς Συμβάσεως, ὁ πλοίαρχος ἤ ὁ Πλοιοκτήτης τοῦ πλοίου ἤ ὁ ἀντιπρόσωπός του θά εἰδοποιεῖ τήν ἁρμόδια Ἀρχή τοῦ λιμένος περί τῆς προθέσεώς του νά φορτώσει ἤ νά ἐκφορτώσει οὐσίες αὐτοῦ τοῦ τύπου τοὐλάχιστον 24 ὧρες πρό τῆς ἐνάρξεως τῶν ἐργασιῶν.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΕΚ ΤΩΝ ΛΥΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κανονισμός 1

Ὁρισμοί

Διά τήν ἐφαρμογή τοῦ παρόντος Παραρτήματος:

(1) «Νέο πλοῖο» εἶναι τό πλοῖο, γιά τό ὁποῖο ἡ σύμβαση κατασκευῆς ὑπεγράφη ἤ ἐλλείψει συμβάσεως κατασκευῆς, ἡ τρόπις τοῦ ὁποίου τοποθετήθηκε ἤ εὑρίσκεται σέ παρεμφερές στάδιο κατασκευῆς, κατά ἤ μετά τήν ἡμερομηνία θέσεως σέ ἰσχύ τοῦ παρόντος Παραρτήματος· ἤ

(β) ἡ παράδοση τοῦ ὁποίου θά λάβει χώρα τρία ἤ περισσότερα ἔτη μετά τήν ἡμερομηνία θέσεως σέ ἰσχύ τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(2) «Ὑπάρχον πλοῖο» εἶναι τό πλοῖο πού δέν εἶναι νέο.

(3) «Λύματα» εἶναι:

(α) ἡ ἀποχέτευση ἤ ἄλλα ἀπόβλητα ἀπό κάθε τύπο ὀχετοῦ τῶν ἀποχωρητηρίων, οὐρητηρίων καί WC·

(β) ἡ ἀποχέτευση ἀπό ἰατρικό χῶρο (φαρμακεῖο, νοσοκομεῖο κλπ) διά μέσου τῶν νιπτήρων πλυσίματος, τῶν λουτήρων καί τῶν ἀποχετευτικῶν ἀγωγῶν πού εὑρίσκονται σέ τέτοιες·

(γ) ἡ ἀποχέτευση ἀπό χώρους πού ζοῦν ζῶα· ἤ

(δ) λοιπά ἀπόβλητα ὕδατα, ὅταν ἀναμειγνύονται μέ τίς ἀποχετεύσεις πού καθορίζονται ἀνωτέρω.

(4) «Δεξαμενή συγκρατήσεως» εἶναι ἡ δεξαμενή, ἡ ὁποία χρησιμοποιεῖται διά τήν συγκέντρωση καί ἀποθήκευση τῶν λυμάτων.

(5) «Πλησιέστερη ἀκτή». Ὁ ὅρος «ἀπό τήν πλησιέστερη ἀκτή» σημαίνει ἀπό τήν βασική γραμμή, ἀπό τήν ὁποία ἔχει καθιερωθεῖ ἡ μέτρηση τῶν χωρικῶν ὑδάτων μιᾶς ἐπικράτειας σύμφωνα μέ τό Διεθνές Δίκαιο, πλήν τῆς περιπτώσεως πού γιά τούς σκοπούς τῆς παρούσης Συμβάσεως «ἀπό τήν πλησιέστερη ἀκτή» ἔξωθεν τῆς βορειοανατολικῆς ἀκτῆς τῆς Αὐστραλίας θά θεωρεῖται ἀπό τήν γραμμή, πού διαγράφεται ἀπό σημεῖο τῆς ἀκτῆς τῆς Αὐσταλίας μέ

Γεωγραφικό πλάτος 11° Νότιο, Γεωγραφικό μῆκος 142°08' Ἀνατολικό μέχρι τοῦ σημείου, τό ὁποῖο ἔχει γεωγραφικό πλάτος 10°35' Νότιο,
Γεωγραφικό μῆκος 141°55' Ἀνατολικό ἐκεῖθεν ἀπό τό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 10°00' Νότιο,
Γεωγραφικό μῆκος 142°00' Ἀνατολικό, ἐκεῖθεν ἀπό τό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 9°10' Νότιο,
Γεωγραφικό μῆκος 143°52' Ἀνατολικό, ἐκεῖθεν ἀπό τό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 9°00' Νότιο,
Γεωγραφικό μῆκος 144°30' Ἀνατολικό, ἐκεῖθεν ἀπό τό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 13°00' Νότιο.
Γεωγραφικό μῆκος 144°00' Ἀνατολικό, ἐκεῖθεν ἀπό τό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 15°00' Νότιο.
Γεωγραφικό μῆκος 146°00' Ἀνατολικό, ἐκεῖθεν ἀπό τό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 18°00' Νότιο.
Γεωγραφικό μῆκος 147°00' Ἀνατολικό, ἐκεῖθεν ἀπό τό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 21°00' Νότιο.
Γεωγραφικό μῆκος 153°00' Ἀνατολικό, ἐκεῖθεν ἀπό τό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος ἐπί τῆς ἀκτῆς τῆς Αὐστραλίας 24°42' Νότιο, γεωγραφικό μῆκος 153°15' Ἀνατολικό.

Κανονισμός 2

Ἐφαρμογή

Οἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος θά ἐφαρμόζονται:

(α) (ι) νέα πλοῖα ἄνω τῶν 200 κ.ο.χ.·

(ιι) νέα πλοῖα κάτω τῶν 200 κ.ο.χ. τά ὁποῖα σύμφωνα μέ τό πιστοποιητικό πού φέρουν μεταφέρουν ἄνω τῶν 10 ἀτόμων·

(ιιι) νέα πλοῖα τά ὁποῖα δέν ἔχουν καταμετρηθεῖ καί τά ὁποῖα σύμφωνα μέ τό πιστοποιητικό πού φέρουν, μεταφέρουν ἄνω τῶν 10 ἀτόμων· καί

(β) (ι) ὑπάρχοντα πλοῖα ἄνω τῶν 200 κ.ο.χ., 10 ἔτη μετά τήν ἡμερομηνία θέσεως σέ ἰσχύ τοῦ παρόντος Παραρτήματος·

(ιι) ὑπάρχοντα πλοῖα κάτω τῶν 200 κ.ο.χ. τά ὁποῖα σύμφωνα μέ τό πιστοποιητικό πού φέρουν, μεταφέρουν ἄνω τῶν 10 ἀτόμων, 10 ἔτη μετά τήν ἡμερομηνία θέσεως σέ ἰσχύ τοῦ παρόντος Παραρτήματος· καί

(ιιι) ὑπάρχοντα πλοῖα τά ὁποῖα δέν ἔχουν καταμετρηθεῖ καί τά ὁποῖα σύμφωνα μέ τό πιστοποιητικό πού φέρουν, μεταφέρουν ἄνω τῶν 10 ἀτόμων, 10 ἔτη μετά τήν ἡμερομηνία θέσεως σέ ἰσχύ τοῦ παρόντος Παραρτήματος

Κανονισμός 3

Ἐπιθεωρήσεις

(1) Κάθε πλοῖο, τό ὁποῖο ἀπαιτεῖται νά συμμορφώνεται μέ τίς διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος καί ἐκτελεῖ ταξείδια σέ λιμένες ἤ σέ σταθμούς πέραν τῆς ἀκτῆς, εὑρισκομένους εἰς τήν δικαιοδοσία ἄλλων Μερῶν τῆς Συμβάσεως, θά ὑπόκειται στίς ἐπιθεωρήσεις πού καθορίζονται κατωτέρω:

(α) Ἀρχική ἐπιθεώρηση πρό τῆς θέσεως σέ λειτουργία τοῦ πλοίου ἤ πρό τῆς ἐκδόσεως διά πρώτη φορά τοῦ Πιστοποιητικοῦ πού ἀπαιτεῖται ἀπό τόν Κανονισμό 4 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ἡ ὁποία θά περιλαμβάνει ἐπιθεώρηση τοῦ πλοίου καί θά εἶναι τέτοιου τύπου ὥστε νά ἐξασφαλίζεται ὅτι:

(ι) ὅταν τό πλοῖο εἶναι ἐφοδιασμένο μέ ἐγκατάσταση ἐπεξεργασίας λυμάτων ἤ ἐγκατάσταση θά πληρεῖ τίς λειτουργικές ἀπαιτήσεις, οἱ ὁποῖες βασίζονται στά ἐπίπεδα καί μεθόδους δοκιμῶν πού ἔχει ἀναπτύξει ὁ Ὀργανισμός·

(ιι) ὅταν τό πλοῖο διαθέτει ἕνα σύστημα πολτοποιήσεως καί ἀπολυμάνσεως τῶν λυμάτων, τό σύστημα αὐτοῦ τοῦ τύπου θά εἶναι τύπου ἐγκεκριμένου ἀπό τήν Ἀρχή·

(ιιι) ὅταν τό πλοῖο εἶναι ἐφοδιασμένο μέ δεξαμενή συγκρατήσεως ἡ χωρητικότητα τῆς δεξαμενῆς αὐτοῦ τοῦ τύπου θά ἱκανοποιεῖ τήν Ἀρχή, ὅσον ἀφορᾶ τήν συλλογή ὅλων τῶν λυμάτων, λαμβανομένης ὑπ' ὄψη τῆς λειτουργίας τοῦ πλοίου, τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβαινόντων καί ἄλλους σχετικούς παράγοντας. Ἡ δεξαμενή συγκρατήσεως θά φέρει ὀπτικόν ἐνδείκτη πού νά δεικνύει τήν ποσότητα τοῦ περιεχομένου της· καί

(ιυ) ὅτι, τό πλοῖο εἶναι ἐφοδιασμένο μέ γραμμή σωληνώσεως ἡ ὁποία ὁδηγεῖ πρός τά ἔξω, κατάλληλη διά τήν ἀπόρριψη τῶν λυμάτων σέ ἐγκατάσταση ὑποδοχῆς καταλοίπων καί ὅτι ἡ γραμμή αὐτοῦ τοῦ τύπου εἶναι ἐφοδιασμένη μέ ἕνα μόνιμο σύνδεσμο συνδέσεως μέ τήν ξηρά συμμορφούμενο μέ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 11 τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Ἡ ἐπιθεώρηση αὐτή θά εἶναι τέτοια, ὥστε νά ἐξασφαλίζεται ὅτί, ὁ ἐξοπλισμός τά ἐξαρτήματα, οἱ διατάξεις καί ὑλικά συμμορφώνονται πλήρως μέ τίς ἐφαρμοστέες ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(β) Περιοδικές ἐπιθεωρήσεις κατά διαστήματα, καθοριζόμενα ἀπό τήν Ἀρχή, ἀλλά μή ὑπερβαίνοντα τά πέντε ἔτη διά τῶν ὁποίων θά ἐξασφαλίζεται ὅτι, ὁ ἐξοπλισμός, τά ἐξαρτήματα, οἱ διατάξεις καί τά ὑλικά συμμορφώνονται πλήρως μέ τίς ἐφαρμοστέες ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Ἐν τούτοις, ὅταν ἡ διάρκεια τοῦ Διεθνοῦς Πιστοποιητικοῦ διά τήν Ἀποφυγή Ρυπάνσεως ἀπό Λύματα (1973) παραταθεῖ, ὅπως καθορίζεται στό Κανονισμό 7 (2) ἤ (4) τοῦ παρόντος Παραρτήματος, τό διάστημα τῆς περιοδικῆς ἐπιθεωρήσεως δύναται νά παραταθεῖ ἀντιστοίχως.

(2) Ἡ Ἀρχή θά θεσπίσει κατάλληλα μέτρα διά τά πλοῖα, τά ὁποῖα δέν ὑπόκεινται στίς διατάξεις τῆς Παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ διά νά ἐξασφαλίσει ὅτι, οἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος πληροῦνται.

(3) Ἐπιθεωρήσεις πλοίου, οἱ ὁποῖες ἀφοροῦν τήν τήρηση τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Παραρτήματος, θά διενεργοῦνται ὑπό ὀργάνων τῆς Ἀρχῆς. Ἡ Ἀρχή ὅμως δύναται νά ἀναθέσει τίς ἐπιθεωρήσεις, εἴτε σέ ἐπιθεωρητές διορισμένους γιά τόν σκοπό αὐτό, εἴτε σέ ὀργανισμούς ἀνεγνωρισμένους ἀπ' αὐτή. Σέ κάθε περίπτωση ἡ ἐνδιαφερομένη Ἀρχή θά ἐγγυᾶται τήν πληρότητα καί ἀποτελεσματικότητα τῶν ἐπιθεωρήσεων πλήρως.

(4) Μετά ἀπό κάθε ἐπιθεώρηση πλοίου, δυνάμει τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, οὐδεμία οὐσιώδης μεταβολή θά γίνεται στόν ἐξοπλισμό ἐξαρτήματα, διατάξεις ἤ ὑλικά, πού καλύπτονται ἀπό τήν ἐπιθεώρηση, ἄνευ τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς, ἐκτός ἀπό τήν κατ' εὐθεῖαν ἀντικατάσταση τοῦ σχετικοῦ ἐξοπλισμοῦ ἤ ἐξαρτημάτων.

Κανονισμός 4

Ἔκδοση Πιστοποιητικοῦ

(1) Διεθνές Πιστοποιητικό διά τήν Ἀποφυγή τῆς Ρυπάνσεως ἀπό Λύματα (1973) θά ἐκδίδεται, μετά ἀπό ἐπιθεώρηση σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 3 τοῦ παρόντος Παραρτήματος διά κάθε πλοῖο πού ἐκτελεῖ ταξείδια σέ λιμάνια, ἤ σταθμούς μακρά τῆς ἀκτῆς, εὑρισκομένους στήν δικαιοδοσία ἄλλων Μερῶν τῆς Συμβάσεως.

(2) Πιστοποιητικό αὐτοῦ τοῦ τύπου θά ἐκδίδεται, εἴτε ἀπό τήν Ἀρχή εἴτε ἀπό οἱοδήποτε ἄλλο πρόσωπο ἤ ὀργανισμό δεόντως ἐξουσιοδοτημένου ἀπ' αὐτήν. Σέ κάθε περίπτωση ἡ Ἀρχή θ' ἀναλαμβάνει πλήρη εὐθύνη διά τό Πιστοποιητικό.

Κανονισμός 5

Ἔκδοση Πιστοποιητικοῦ ἀπό ἄλλη Κυβέρνηση

(1) Ἡ Κυβέρνηση ἑνός Μέρους τῆς Συμβάσεως δύναται, κατόπιν αἰτήσεως τῆς Ἀρχῆς, νά ἐπιθεωρήσει πλοῖο καί ἐάν ἱκανοποιηθεῖ ὅτι συμμορφώνεται μέ τίς διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος, θά ἐκδόσει ἤ θά ἐξουσιοδοτήσει τήν ἔκδοση τοῦ Διεθνοῦς Πιστοποιητικοῦ διά τήν Ἀποφυγή τῆς Ρυπάνσεως ἀπό λύματα (1973) τοῦ πλοίου, σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(2) Ἀντίγραφο τοῦ Πιστοποιητικοῦ καί ἀντίγραφο τῆς ἐκθέσεως τῆς ἐπιθεωρήσεως θά διαβιβασθεῖ τό ταχύτερον δυνατόν στήν Ἀρχή πού ζήτησε τήν ἐπιθεώρηση.

(3) Πιστοποιητικό πού ἐκδόθηκε μέ αὐτόν τόν τρόπο, θά περιέχει δήλωση ὅτι, ἔχει ἐκδοθεῖ κατόπιν αἰτήσεως τῆς Ἀρχῆς καί θά ἔχει τήν ἴδια ἰσχύ καί θά λαμβάνει τήν ἴδια ἀναγνώριση ὅπως τό Πιστοποιητικό πού ἐκδόθηκε σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 4 τοῦ Παρόντος Παραρτήματος.

(4) Διεθνές Πιστοποιητικό διά τήν Ἀποφυγή τῆς Ρυπάνσεως ἀπό λύματα (1973) δέν θά ἐκδίδεται σέ πλοῖο πού φέρει τήν σημαία τοῦ Κράτους, τό ὁποῖο δέν εἶναι Μέρος.

Κανονισμός 6

Τύπος τοῦ Πιστοποιητικοῦ

Τό Διεθνές Πιστοποιητικό διά τήν Ἀποφυγή τῆς Ρυπάνσεως ἀπό Λύματα (1973) θά συντάσσεται στήν ἐπίσημη γλῶσσα τῆς χώρας, πού τό ἐκδίδει καί σέ τύπο πού ἀνταποκρίνεται μέ τό πρωτότυπο πού δίδεται στό Προσάρτημα τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Ἐάν ἡ γλῶσσα πού χρησιμοποιήθηκε δέν εἶναι οὔτε Ἀγγλικά, οὔτε Γαλλικά, τό κείμενο θά περιέχει μετάφραση σέ μία ἀπ' αὐτές τίς γλῶσσες.

Κανονισμός 7

Διάρκεια τοῦ Πιστοποιητικοῦ

(1) Τό Διεθνές Πιστοποιητικό διά τήν Ἀποφυγή Ρυπάνσεως ἀπό Λύματα (1973) θά ἐκδίδεται διά περίοδο καθοριζομένη ἀπό τήν Ἀρχή, ἡ ὁποία δέν θά ὑπερβαίνει τά πέντε ἔτη, ἀπό τήν ἡμερομηνία τῆς ἐκδόσεως, πλήν τῆς περιπτώσεως πού προβλέπεται στίς παραγράφους (2), (3) καί (4) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(2) Ἐάν τό πλοῖο, κατά τόν χρόνο λήξεως τοῦ Πιστοποιητικοῦ δέν εὑρίσκεται σέ λιμένα ἤ σταθμό μακρά τῆς ἀκτῆς, εὑρισκόμενο στήν δικαιοδοσία τοῦ Μέρους τῆς Συμβάσεως, τοῦ ὁποίου τήν σημαία τό πλοῖο φέρει, τό Πιστοποιητικό δύναται νά παραταθεῖ ἀπό τήν Ἀρχή, ἀλλά ἡ παράταση αὐτοῦ τοῦ εἴδους θά γίνεται μόνον διά νά ἐπιτραπεῖ στό πλοῖο νά ἐκτελέσει τό ταξείδι του πρός τήν Χώραν τῆς ὁποίας τήν σημαία φέρει, ἤ στήν ὁποία πρόκειται νά ἐπιθεωρηθεῖ καί μόνο στίς περιπτώσεις πού θεωρεῖται ὀρθό καί λογικό νά γίνει τοιουτοτρόπως.

(3) Οὐδένα Πιστοποιητικό θά παρατείνεται κατ' αὐτόν τόν τρόπο διά περίοδο μεγαλύτερη τῶν πέντε μηνῶν καί τό πλοῖο στό ὁποῖο ἐδόθη παράταση αὐτοῦ τοῦ εἴδους, δέν θά δικαιοῦται κατά τόν κατάπλου του στό Κράτος τοῦ ὁποίου τήν σημαία φέρει ἤ στόν λιμένα πού θά γίνει ἡ ἐπιθεώρηση δυνάμει τῆς παρατάσεως αὐτῆς νά ἀποπλεύσει ἤ νά ἐγκαταλείψει τό Κράτος, ἄνευ τῆς ἀποκτήσεως νέου Πιστοποιητικοῦ.

(4) Πιστοποιητικό τό ὁποῖο δέν ἔχει παραταθεῖ σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῆς παραγράφου (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, δύναται νά παραταθεῖ ἀπό τήν Ἀρχή διά περίοδο χάριτος μέχρις ἑνός μηνός, ἀπό τῆς ἡμερομηνίας λήξεως, πού ἀναφέρεται σ' αὐτό.

(5) Πιστοποιητικό θά παύσει νά ἰσχύει, ἐάν ἔχουν λάβει χώρα σημαντικές ἀλλαγές στόν ἐξοπλισμό, ἐξαρτήματα, διατάξεις καί ὑλικά ἄνευ τῆς ἐγκρίσεως τῆς Ἀρχῆς, πλήν ἀπό τήν ἀπ' εὐθείας ἀντικατάσταση τοῦ σχετικοῦ ἐξοπλισμοῦ ἤ ἐξαρτημάτων.

(6) Πιστοποιητικό τό ὁποῖο ἐκδίδεται σέ πλοῖο, θά παύσει νά ἰσχύει μέ τήν μεταφορά τῆς σημαίας αὐτοῦ τοῦ πλοίου στή σημαία μιᾶς ἄλλης χώρας, πλήν τῆς περιπτώσεως πού προβλέπεται στήν παράγραφο (7) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(7) Κατά τήν μεταφορά τοῦ πλοίου στήν σημαία ἄλλου Μέρους τό Πιστοποιητικό θά παραμείνει σέ ἰσχύ διά περίοδο μή ὑπερβαίνουσα τούς πέντε μῆνας ὑπό τήν προϋπόθεση ὅτι, δέν θά ἔχει λήξει πρό τοῦ τέλους τῆς περιόδου, ἤ μέχρις ὅτου ἡ Ἀρχή ἐκδόσει Πιστοποιητικό σέ ἀντικατάσταση, οἱουδήποτε λάβει χώραν ἐνωρίτερον. Εὐθύς ὡς εἶναι δυνατό μετά τήν μεταφορά πού ἔλαβε χώρα, ἡ Κυβέρνηση τοῦ Μέρους, τοῦ ὁποίου τό πλοῖο ἔφερε τήν σημαία προηγουμένως, θά διαβιβάσει στήν Ἀρχή ἀντίγραφο τοῦ Πιστοποιητικοῦ, πού ἔφερε τό πλοῖο πρό τῆς μεταφορᾶς καί ἐάν εἶναι δυνατόν ἀντίγραφο τῆς σχετικῆς ἐκθέσεως τῆς ἐπιθεωρήσεως.

Κανονισμός 8

'Απόρριψη τῶν λυμάτων

(1) Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ἡ ἀπόρριψη τῶν λυμάτων στήν θάλασσα ἀπαγορεύεται, ἐκτός ἐάν:

(α) τό πλοῖο ἀπορρίπτει πολτοποιημένα καί ἀπολυμασμένα λύματα, χρησιμοποιώντας σύστημα ἐγκεκριμένο ἀπό τήν 'Αρχή σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 3 (1) (α) σέ ἀπόσταση μεγαλύτερη τῶν 4 ναυτικῶν μιλίων ἀπό τήν πλησιέστερη ἀκτή ἤ τά λύματα τά ὁποῖα δέν εἶναι κονιορτοποιημένα ἤ ἀπολυμασμένα ἀπορρίπτονται σέ ἀπόσταση μεγαλύτερη ἀπό 12 ναυτικά μίλια ἀπό τήν πλησιέστερη ἀκτή ὑπό τόν ὅρο ὅτι, σέ κάθε περίπτωση τά λύματα πού ἔχουν ἀποθηκευθεῖ σέ δεξαμενές συγκρατήσεως δέν θά ἀπορρίπτονται ἀκαριαίως, ἀλλά μέ ἀργό ρυθμό καί ὅταν τό πλοῖο εὑρίσκεται ἐν πορεία καί ἡ ταχύτης του δέν εἶναι μικρότερη τῶν (4) μιλίων ὁ ρυθμός ἀπορρίψεως θά ἐγκριθεῖ ἀπό τήν 'Αρχή καί θά βασίζεται στά ἐπίπεδα πού ἔχουν ἀναπτυχθεῖ ἀπό τόν 'Οργανισμό· ἤ

(β) τό πλοῖο ἔχει σέ λειτουργία ἐγκατάσταση ἐπεξεργασίας λυμάτων, ἡ ὁποία ἔχει ἐγκριθεῖ ἀπό τήν 'Αρχή ὅτι, πληροῖ τίς λειτουργικές ἀπαιτήσεις τίς ἀναφερόμενες στόν Κανονισμό 3 (1) (α) (ι) τοῦ παρόντος Παραρτήματος· καί

(ι) τά ἀποτελέσματα τῶν δοκιμῶν τῆς ἐγκαταστάσεως ἀναγράφονται στό Διεθνές Πιστοποιητικό διά τήν 'Αποφυγή τῆς Ρυπάνσεως ἀπό Λύματα (1973)·

(ιι) ἐπιπροσθέτως, ἡ ἐκροή δέν θά δημιουργεῖ ὁρατά ἐπιπλέοντα στερεά, οὔτε θά προκαλεῖ ἀποχρωματισμό τῶν γύρω ὑδάτων· ἤ

(γ) τό πλοῖο εὑρίσκεται σέ ὕδατα τῆς δικαιοδοσίας ἑνός Κράτους καί ἀπορρίπτει λύματα δυνάμει ἐλαστικωτέρων ἀπαιτήσεων, οἱ ὁποῖες δύναται νά ἐπιβληθοῦν ἀπό τό Κράτος ἐκεῖνο.

(2) "Οταν τά λύματα εἶναι ἀναμεμιγμένα μέ ἀπόβλητα ἤ ὕδατα ἀποβλήτων διά τά ὁποῖα ὑφίστανται διαφορετικές ἀπαιτήσεις ἀπορρίψεως, θά ἐπιβάλλονται αὐστηρότερες ἀπαιτήσεις ἀπορρίψεως.

Κανονισμός 9

'Εξαιρέσεις

'Ο Κανονισμός 8 τοῦ παρόντος Παραρτήματος δέν θά ἐφαρμόζεται σέ περιπτώσεις:

(α) ἀναγκαστικῆς ἀπορρίψεως λυμάτων μέ σκοπό τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου καί τῶν ἐπιβαινόντων, ἤ διά τήν διάσωση ζωῆς ἐν θαλάσσῃ· ἤ

(β) ἀπορρίψεως λυμάτων συνεπεία ζημιῶν τοῦ πλοίου ἤ τῶν συσκευῶν του, ἐφ' ὅσον ὅλες οἱ ἀπαραίτητες προφυλάξεις ἐλήφθησαν πρό καί μετά τῆς ἐμφανίσεως τῆς ζημίας πρός τόν σκοπό τῆς ἀποφυγῆς ἤ τῆς ἐλαχιστοποιήσεως τῆς ἀπορρίψεως.

Κανονισμός 10

'Εγκαταστάσεις ὑποδοχῆς

(1) 'Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους τῆς Συμβάσεως ἀναλαμβάνει τήν ὑποχρέωση δημιουργίας ἐγκαταστάσεων ὑποδοχῆς στούς λιμένας καί σταθμούς διά τήν παραλαβή τῶν λυμάτων ἐπαρκεῖς γιά τίς ἀνάγκες τῶν πλοίων πού τίς χρησιμοποιοῦν χωρίς νά προξενεῖται ἀδικαιολόγητος καθυστέρηση πλοίων.

(2) 'Η Κυβέρνηση κάθε μέρους τῆς Συμβάσεως θά γνωστοποιεῖ στόν 'Οργανσμό πρός πληροφόρηση τῶν ἐνδιαφερομένων Μερῶν ὅλες τίς περιπτώσεις κατά τίς ὁποῖες οἱ ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς πού προβλέπονται ἀπό τόν παρόντα Κανονισμό θεωροῦνται ἀνεπαρκεῖς.

Κανονισμός 11

Πρότυπος σύνδεση γιά τούς σωλῆνες ἀπορρίψεως

Διά νά καταστῆ δυνατόν οἱ σωλῆνες τῶν ἐγκαταστάσεων ὑποδοχῆς νά συνδεθοῦν μέ τίς σωληνώσεις ἀπορρίψεως τοῦ πλοίου καί οἱ δύο σωλῆνες θά ἔχουν πρότυπο σύνδεσμο ἀπορρίψεως σύμφωνα μέ τόν ἀκόλουθο πίνακα:

ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΕΜΒΥΣΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΣΩΛΗΝΕΣ ΑΠΟΡΡΙΨΕΩΣ

Περιγραφή	**Διαστάσεις**
'Εξωτερική διάμετρος	210 χιλ.
'Εσωτερική διάμετρος	Σύμφωνα μέ τήν ἐξωτερική διάμετρο τοῦ σωλῆνα
Διάμετρος μήκους κοχλιῶν	170 χιλ.
'Εγκοπές στό παρέμβυσμα (φλάντζα)	4 ὀπές διαμέτρου 18 χιλ. πού ἀπέχουν ἐξ ἴσου ἐπί τοῦ κύκλου κοχλιῶν, ὡς ἀνωτέρω, χαραγμένες μέχρι τῆς περιφερείας τοῦ παρεμβύσματος. Τό πλάτος τῆς ἐγκοπῆς θά εἶναι 18 χιλ.
Πάχος παρεμβύσματος	16 χιλ.
Κοχλίες καί περικόχλια: Ποσότητες καί διάμετρος	4 κάθε μία διαμέτρου 16 χιλ. καί καταλλήλου μήκους
Τό παρέμβυσμα θά εἶναι σχεδιασμένο γιά σωλῆνες μεγίστης ἐσωτερικῆς διαμέτρου 100 χιλ. καί θά εἶναι ἀπό χάλυβα ἤ ἄλλο ἰσοδύναμο ὑλικό μέ ἐπίπεδη ἐπιφάνεια. Αὐτό τό παρέμβυσμα μαζί μέ μία κατάλληλη σαλαμάστρα, θά εἶναι κατάλληλο γιά πίεση λειτουργίας 6 KG/CM²	

Γιά πλοῖα πού ἔχουν πλευρικό βάθος 5 μέτρων ἤ μικρότερο, ἡ ἐσωτερική διάμετρος τῶν σωλήνων ἀπορρίψεως δύναται νά εἶναι 38 χιλ.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΛΥΜΑΤΑ (1973)

'Εκδόθηκε σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως γιά τήν 'Αποφυγή τῆς Ρυπάνσεως ἀπό πλοῖα (1973), κατ' ἐντολή τῆς Κυβερνήσεως.

....
(πλήρης προσδιορισμός τῆς χώρας)

ἀπό ....
(πλήρης προσδιορισμός τοῦ ἁρμοδίου ὀργάνου ἤ ὀργανισμοῦ ἐξουσιοδοτηθέντος δυνάμει τῶν διατάξεων τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως γιά τήν 'Αποφυγή τῆς Ρυπάνσεως πλοῖα, 1973)

"Ονομα πλοίου	Διεθνές Διακριτικό Σῆμα	Λιμήν Νηολογήσεως	'Ολική χωρητικότης	'Αριθ. ἀτόμων πού τό πλοῖο εἶναι ἐγκεκριμένο νά φέρει.

Νέο/ὑπάρχον πλοῖο*
'Ημερομηνία συμβάσεως κατασκευῆς ....
'Ημερομηνία πού τοποθετήθηκε ἡ τρόπις ἤ τό πλοῖο εὑρίσκεται σέ παρεμφερές στάδιο κατασκευῆς ....

'Ημερομηνία παραδόσεως ....

ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ:

(1) Τό πλοῖο εἶναι ἐφοδιασμένο μέ ἐγκατάσταση ἐπεξεργασίας λυμάτων/κονιορτοποιήσεως/ δεξαμενή συγκρατήσεως* καί δίκτυο ἀπορρίψεως σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 3 (1) (α) (ι) μέχρι (ιυ) τοῦ Παραρτήματος IV τῆς Συμβάσεως ὡς ἀκολούθως:

(α) Περιγραφή τῆς ἐγκαταστάσεως ἐπεξεργασίας λυμάτων:
Τύπος τῆς ἐγκαταστάσεως ἐπεξεργασίας λυμάτων ....
"Ονομα κατασκευαστοῦ ....
Τό σύστημα ἐπεξεργασίας λυμάτων εἶναι ἐγκεκριμένο ἀπό τήν 'Αρχή ὅτι πληροῖ τ' ἀκόλουθα ἐπίπεδα ἐκροῆς** ....

(β) Περιγραφή τῆς συσκευῆς πολτοποιήσεως:
Τύπος τοῦ πολτοποιητικοῦ ....
"Ονομα κατασκευαστοῦ ....
'Επίπεδα λυμάτων μετά τήν ἀπολύμανση ....

(γ) Περιγραφή δεξαμενῆς συγκρατήσεως:
Συνολική χωρητικότητα τῆς δεξαμενῆς συγκρατήσεως M³ ....
Θέση ....

* Διάγραψε καταλλήλως
** Παράμετροι πρέπει νά ἐνσωματωθοῦν

(δ) Δίκτυο γιά τήν άπόρριψη τών λυμάτων σέ εύκολία ύποδοχῆς, ἐφοδιασμένο μέ πρότυπο σύνδεση ξηρᾶς.

(2) Τό πλοῖο ἔχει ἐπιθεωρηθεῖ σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 3 τοῦ Παραρτήματος IV τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως γιά τήν 'Αποφυγή τῆς Ρυπάνσεως ἀπό πλοῖα 1973, ὅσον ἀφορᾶ τήν ἀποφυγή ρυπάνσεως ἀπό λύματα καί ἀπό τήν ἐπιθεώρηση προέκυψε, ὅτι ὁ ἐξοπλισμός τοῦ πλοίου καί ἡ κατάσταση τούτου εἶναι ἀπ' ὅλες τίς ἀπόψεις ἱκανοποιητική καί τό πλοῖο ἀνταποκρίνεται στίς ἐφαρμοστέες ἀπαιτήσεις τοῦ Παραρτήματος IV τῆς Συμβάσεως.

Αὐτό τό Πιστοποιητικό ἰσχύει μέχρι ....

'Εκδόθηκε ....

(Τόπος ἐκδόσεως Πιστοποιητικοῦ)

.... 19..... ....

('Υπογραφή τοῦ ὀργάνου πού ἐκδίδει τό Πιστοποιητικό)

(Σφραγίς τῆς 'Αρχῆς)

Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 7 (2) καί (4) τοῦ Παραρτήματος IV τῆς Συμβάσεως ἡ ἰσχύς τοῦ Πιστοποιητικοῦ παρατείνεται μέχρι

....

'Υπογράφηκε ....

(ὑπογραφή τοῦ ἁρμοδίου ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)

Τόπος ....

'Ημερομηνία ....

(Σφραγίς τῆς 'Αρχῆς)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΕΚ ΤΩΝ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κανονισμός 1

'Ορισμοί

Γιά τήν ἐφαρμογή τοῦ παρόντος Παραρτήματος:

(1) «'Απορρίμματα» εἶναι ὅλα τά εἴδη ἀπό τρόφιμα, οἰκιακά καί λειτουργικά ὑπολείμματα, ἐξαιρουμένων τῶν φρέσκων ψαριῶν ἤ τμημάτων αὐτῶν, τά ὁποῖα παράγονται κατά τήν διάρκεια τῆς κανονικῆς λειτουργίας τοῦ πλοίου, προοριζόμενα ν' ἀπορριφθοῦν συνεχῶς ἤ περιοδικῶς, πλήν τῶν οὐσιῶν ἐκείνων, πού καθορίζονται ἤ ἀναφέρονται σέ ἄλλα Παραρτήματα τῆς παρούσης Συμβάσεως.

(2) «Πλησιέστερη ἀκτή». 'Ο ὅρος «ἀπό τήν πλησιέστερη ἀκτή» σημαίνει ἀπό τήν βασική γραμμή, ἀπό τήν ὁποία ἔχει καθιερωθεῖ ἡ μέτρηση τῶν χωρικῶν ὑδάτων μιᾶς ἐπικρατείας σύμφωνα μέ τό Διεθνές Δίκαιο, πλήν τῆς περιπτώσεως πού γιά τούς σκοπούς τῆς παρούσης Συμβάσεως «ἀπό τήν πλησιέστερη ἀκτή» ἔξωθεν τῆς βορειο-ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς Αὐστραλίας θά θεωρεῖται ἀπό τήν γραμμή πού διαγράφεται ἀπό σημεῖο τῆς ἀκτῆς τῆς Αὐστραλίας μέ

Γεωγραφικό πλάτος 11° Νότιο, Γεωγραφικό μῆκος 142°08' 'Ανατολικό μέχρι τοῦ σημείου, τό ὁποῖο ἔχει γεωγραφικό πλάτος 10°35' Νότιο,
Γεωγραφικό μῆκος 141°55' 'Ανατολικό ἐκεῖθεν ἀπό τό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 10°00' Νότιο,
Γεωγραφικό μῆκος 142°00' 'Ανατολικό, ἐκεῖθεν ἀπό τό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 9°10' Νότιο,
Γεωγραφικό μῆκος 143°52' 'Ανατολικό, ἐκεῖθεν ἀπό τό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 9°00' Νότιο,
Γεωγραφικό μῆκος 144°30' 'Ανατολικό, ἐκεῖθεν ἀπό τό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 13°00' Νότιο,
Γεωγραφικό μῆκος 144°00' 'Ανατολικό, ἐκεῖθεν ἀπό τό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 15°00' Νότιο,
Γεωγραφικό μῆκος 146°00' 'Ανατολικό, ἐκεῖθεν ἀπό τό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 18°00' Νότιο.
Γεωγραφικό μῆκος 147°00' 'Ανατολικό, ἐκεῖθεν ἀπό τό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος 21°00' Νότιο,
Γεωγραφικό μῆκος 153°00' 'Ανατολικό, ἐκεῖθεν ἀπό τό σημεῖο μέ γεωγραφικό πλάτος ἐπί τῆς ἀκτῆς τῆς Αὐστραλίας 24°42' Νότιο, γεωγραφικό μῆκος 153°15' 'Ανατολικό.

(3) «Εἰδική περιοχή» εἶναι ἡ θαλάσσια περιοχή ὅπου, γιά ἀναγνωρισμένους τεχνικούς λόγους σχετικούς μέ τίς ὠκεανογραφικές καί οἰκολογικες συνθῆκες καί τοῦ ἰδιαιτέρου χαρακτῆρα τῆς θαλάσσιας κυκλοφορίας της, ἀπαιτεῖται ἡ καθιέρωση εἰδικῶν ἐπιτακτικῶν μεθόδων διά τήν ἀποφυγή ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ἀπό ἀπορρίμματα. Εἰδικές περιοχές θά περιλαμβάνουν ἐκεῖνες πού ἀναφέρονται στόν Κανονισμό 5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

Κανονισμός 2

'Εφαρμογή

Οἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θά ἐφαρμόζονται σέ ὅλα τά πλοῖα.

Κανονισμός 3

'Απόρριψη ἀπορριμμάτων ἐκτός εἰδικῶν περιοχῶν

(1) Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῶν Κανονισμῶν 4, 5 καί 6 τοῦ παρόντος Παραρτήματος:

(α) ἡ ἀπόρριψη στήν θάλασσα ὅλων τῶν πλαστικῶν, συμπεριλαμβανομένων οὐχί περιοριστικῶς τῶν συνθετικῶν σχοινιῶν, συνθετικῶν δικτυῶν ἁλιείας καί πλαστικῶν σάκκων, ἀπαγορεύεται·

(β) ἡ ἀπόρριψη στήν θάλασσα τῶν περαιτέρω μνημονευομένων ἀπορριμμάτων θά γίνεται ὅσον εἶναι πρακτικό μακρύτερα ἀπό τήν πλησιέστερη ἀκτή, ἀλλά σέ κάθε περίπτωση ἀπαγορεύεται, ἐάν ἡ ἀπόσταση ἀπό τήν ξηρά εἶναι μικρότερη ἀπό:

(ι) 25 ναυτικά μίλια διά τά προφυλακτικά στοιβασίας, ἐπενδύσεων καί ὑλικά συσκευασίας τά ὁποῖα ἐπιπλέουν·

(ιι) 12 ναυτικά μίλια διά τά ὑπολείμματα τροφῶν καί διά ὅλα τά ἄλλα ἀπορρίμματα, συμπεριλαμβανομένων καί προϊόντων χαρτιοῦ, κουρελιῶν, γυαλιῶν, μετάλλων, φιαλῶν, πιατικῶν καί ἄλλων ὁμοίου τύπου ἀπορριμμάτων.

(γ) ἀπόρριψη στήν θάλασσα ἀπορριμμάτων πού ἀναφέρονται στήν ὑποπαράγραφο (β) (ιι) τοῦ παρόντος κανονισμοῦ δύναται νά ἐπιτραπεῖ, ὅταν ἔχουν ἐπεξεργασθεῖ ἀπό συσκευή πολτοποιήσεως ἤ τριβέως καί θά λαμβάνει χώρα ὅσον τό δυνατόν μακρύτερα ἀπό τήν πλησιέστερη ἀκτή καί εἰς οὐδεμία περίπτωση σέ ἀπόσταση μικρότερη τῶν (3) ναυτικῶν μιλίων ἀπό τήν πλησιέστερη ἀκτή. 'Απορρίμματα πού ἔχουν πολτοποιηθεῖ ἤ ἀλεσθεῖ θά δύναται νά διέλθουν μέσω πλέγματος μέ ὀπές οὐχί μεγαλύτερες τῶν 25 χιλιοστῶν.

(2) Ὅταν τά ἀπορρίμματα εἶναι ἀναμεμιγμένα μέ ἄλλα ἀπορριπτόμενα ὑλικά, τά ὁποῖα ἔχουν διαφορετικές ἀπαιτήσεις διαθέσεως ἤ ἀπορρίψεως θά ἐφαρμόζονται οἱ πλέον αὐστηρές ἀπαιτήσεις.

Κανονισμός 4

Εἰδικές διατάξεις γιά τήν ἀπόρριψη ἀπορριμμάτων

(1) Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῆς παραγράφου (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἀπαγορεύεται ἡ ἀπόρριψη κάθε ὑλικοῦ πού ρυθμίζεται ἀπό αὐτό τό Παράρτημα, ἀπό τίς μόνιμες ἤ πλωτές ἐξέδρες, πού ἀσχολοῦνται στήν ἐξερεύνηση, ἐκμετάλλευση καί συναφεῖς ἐργασίες τοῦ ὀρυκτοῦ πλούτου τοῦ πυθμένος τῆς θαλάσσας πέραν τῆς ἀκτῆς καί ἀπ' ὅλα τἄλλα πλοῖα πού εἶναι προσδεδεμένα σέ ἀκτίνα 500 μέτρων ἀπό τίς ἐξέδρες αὐτοῦ τοῦ τύπου.

(2) 'Η ἀπόρριψη στήν θάλασσα ὑπολειμμάτων τροφῶν, δύναται νά ἐπιτραπεῖ, ὅταν διέλθουν ἀπό συσκευή πολτοποιήσεως, τριβέως, ἀπό μόνιμες ἤ πλωτές ἐξέδρες αὐτοῦ τοῦ τύπου, οἱ ὁποῖες εὑρίσκονται πέραν τῶν 12 ναυτικῶν μιλίων ἀπό τήν ἀκτή καί ἀπό ὅλα τά ἄλλα πλοῖα, πού εἶναι προσδεδεμένα ἤ σέ ἀκτίνα 500 μέτρων ἀπό τίς ἐξέδρες αὐτές. Τά ὑπολείμματα τροφίμων, πού ἔχουν πολτοποιηθεῖ ἤ ἀλεσθεῖ ἔτσι, θά δύναται νά διέλθουν μέσω πλέγματος μέ ὀπές οὐχί μεγαλύτερες τῶν 25 χιλιοστῶν.

Κανονισμός 5

'Απόρριψη ἀπορριμμάτων μέσα στίς εἰδικές περιοχές

(1) Διά τήν ἐφαρμογή τοῦ παρόντος Παραρτήματος εἰδικές περιοχές εἶναι οἱ περιοχές τῆς Μεσογείου, Βαλτικῆς, Εὐξείνου Πόντου, 'Ερυθρᾶς θαλάσσης καί ἡ περιοχή τῶν «Κόλπων» πού καθορίζονται ὡς ἑξῆς:

(α) 'Η περιοχή τῆς Μεσογείου θαλάσσης σημαίνει τήν Μεσόγειο θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων τῶν κόλπων καί τῶν θαλασσῶν ἐντός αὐτῆς μέ σύνορο μεταξύ τῆς Μεσογείου θαλάσσης καί τοῦ Εὐξείνου Πόντου τόν παράλληλο 41Β καί ὁριοθετουμένης δυτικῶς ἀπό τά στενά τοῦ GIBRALTAR μέ τόν μεσημβρινό τῶν 5° 36' Δ.

(β) 'Η περιοχή τῆς Βαλτικῆς Θαλάσσης σημαίνει τήν Βαλτική Θάλασσα μέ τόν Κόλπο τῆς BOTHNIA, τόν Κόλπο τῆς FILAND καί τήν εἴσοδο στήν Βαλτική Θάλασσα, περικλειομένη ἀπό τόν παράλληλο τοῦ SKAW στό SKAGERRAK στίς 57° 44.8' Β

(γ) 'Η περιοχή τοῦ Εὐξείνου Πόντου σημαίνει τόν Εὔξεινο Πόντο μέ τό σύνορο μεταξύ τῆς Μεσογείου καί τοῦ Εὐξείνου Πόντου, ἀποτελούμενο ἀπό τόν παράλληλο τῶν 41Β.

(δ) 'Η περιοχή τῆς 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης σημαίνει τήν 'Ερυθρά Θάλασσα πού περιλαμβάνει τούς Κόλπους τοῦ SUEZ καί τῆς AQABA Νοτίως τῆς λοξοδρομικῆς καμπύλης μεταξύ τοῦ RAS SI ANE (12°8', 5 Β - 43° 19', 6 Α) καί HUSN MURAD (12°40'. 4Β - 43°30'. 2 Α).

(ε) 'Η «περιοχή τῶν Κόλπων» σημαίνει τήν θαλάσσια περιοχή πού κεῖται Βορειοδυτικῶς τῆς Λοξοδρομικῆς καμπύλης μεταξύ τοῦ BAS AL HADD (22°30' Β - 59°48' Α) καί τοῦ RAS AL FASTEH (25°04' Β - 61°25' Α).

(2) Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 6 τοῦ παρόντος Παραρτήματος:

(α) ἀπαγορεύεται ἡ ἀπόρριψη στήν θάλασσα τῶν κατωτέρω ἀναφερομένων:

(ι) ὅλων τῶν πλαστικῶν, συμπεριλαμβανομένων οὐχί περιοριστικῶς τῶν συνθετικῶν σχοινιῶν, συνθετικῶν δικτύων ἁλιείας καί πλαστικῶν σάκκων ἀπορριμμάτων· καί

(ιι) ὅλων τῶν ἄλλων ἀπορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων τῶν προϊόντων χαρτιοῦ, κουρελιῶν, ὑαλικῶν, μετάλλων, φιαλῶν πιατικῶν, προφυλακτικῶν στοιβασίας, ὑλικοῦ ἐπενδύσεως καί συσκευασίας·

(β) ἡ ἀπόρριψη στήν θάλασσα τῶν ὑπολειμμάτων τροφῶν θά γίνεται ὅσον τό δυνατόν μακρύτερα ἀπό τήν πλησιέστερη ἀκτή, ἀλλά σέ οἱαδήποτε περίπτωση τοὐλάχιστον 12 ναυτικά μίλια ἀπό τήν πλησιέστερη ἀκτή.

(3) Ὅταν τ' ἀπορρίμματα εἶναι ἀναμεμιγμένα μέ ἄλλες ἀπορριπτόμενες οὐσίες, οἱ ὁποῖες ἔχουν διαφορετικές ἀπαιτήσεις διαθέσεως ἤ ἀπορρίψεως θά ἐφαρμόζονται οἱ περισσότερο αὐστηρές ἀπαιτήσεις.

(4) Ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς ἐντός τῶν εἰδικῶν περιοχῶν:

(α) Ἡ Κυβέρνηση κάθε Μέρους τῆς Συμβάσεως, τά παράλια τοῦ ὁποίου συνορεύουν μέ εἰδική περιοχή, ἀναλαμβάνει τήν ὑποχρέωση ὅτι, τό ταχύτερον δυνατό ὅλοι οἱ λιμένες ἐντός τῆς εἰδικῆς περιοχῆς θά ἐφοδιασθοῦν μέ ἐπαρκεῖς ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 7 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, λαμβανομένων ὑπ' ὄψη τῶν εἰδικῶν ἀναγκῶν τῶν πλοίων, τά ὁποῖα ταξειδεύουν σέ αὐτές τίς περιοχές.

(β) Ἡ Κυβέρνηση κάθε Μέρους, πού ἀφορᾶται, θά γνωστοποιεῖ στόν Ὀργανισμό ὅλα τά μέτρα πού λαμβάνονται σύμφωνα μέ τήν ὑποπαράγραφο (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Ὅταν λάβει ἐπαρκεῖς γνωστοποιήσεις ὁ Ὀργανισμός θά καθορίσει ἡμερομηνία κατά τήν ὁποία θά ἐφαρμόζονται οἱ ἀπαιτήσεις αὐτοῦ τοῦ Κανονισμοῦ διά τήν ἐν λόγῳ περιοχή. Ὁ Ὀργανισμός θά γνωστοποιήσει σέ ὅλα τά Μέρη τήν ἡμερομηνία πού ὁρίσθηκε μέ τόν τρόπο αὐτό, τοὐλάχιστον 12 μῆνες πρό τῆς ἡμερομηνίας ταύτης.

(γ) Μετά τήν ἡμερομηνία πού ὁρίσθηκε μέ τόν τρόπο αὐτό, τά πλοῖα πού καταπλέουν στούς λιμένες αὐτῶν τῶν εἰδικῶν περιοχῶν, ὅπου οἱ ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς αὐτοῦ τοῦ τύπου δέν εἶναι ἀκόμη διαθέσιμες, θά συμμορφώνονται πλήρως μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Κανονισμός 6

Ἐξαιρέσεις

Οἱ Κανονισμοί 3, 4 καί 5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος δέν θά ἐφαρμόζονται διά τήν:

(α) ἀπόρριψη ἀπορριμμάτων ἀπό πλοῖο πού εἶναι ἀναγκαῖα διά νά ἐξασφαλισθεῖ ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου καί τῶν ἐπιβαινόντων ἤ διά τήν διάσωση ἀνθρώπινης ζωῆς στήν θάλασσα· ἤ

(β) διαφυγή ἀπορριμμάτων συνεπεία ζημιῶν τοῦ πλοίου ἤ τοῦ ἐξοπλισμοῦ του, ἐφ' ὅσον ὅλες οἱ εὔλογες προφυλάξεις ἐλήφθησαν πρό καί μετά τήν ζημία μέ σκοπό τήν ἀποφυγή ἤ τήν ἐλαχιστοποίηση τῆς διαφυγῆς· ἤ

(γ) ἀπώλεια συνθετικῶν ἁλιευτικῶν δικτύων συνεπεία ἀτυχήματος ἤ συνθετικοῦ ὑλικοῦ διά τήν ἐπισκευή των, ὑπό τήν προϋπόθεση ὅτι, ὅλες οἱ εὔλογες προφυλάξεις ἐλήφθησαν διά νά ἀποφευχθεῖ ἀπώλεια αὐτοῦ τοῦ εἴδους.

Κανονισμός 7

Ἐγκαταστάσεις Ὑποδοχῆς

(1) Ἡ Κυβέρνηση κάθε Μέρους τῆς Συμβάσεως ἀναλαμβάνει τήν ὑποχρέωση νά διαθέτει σέ ὅλους τούς λιμένες καί σταθμούς ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς διά τήν παραλαβή τῶν ἀπορριμμάτων, ἐπαρκεῖς νά ἀνταποκριθοῦν στίς ἀνάγκες τῶν πλοίων, πού τίς χρησιμοποιοῦν, χωρίς νά προξενεῖ ἀδικαιολόγητη καθυστέρηση στά πλοῖα.

(2) Ἡ Κυβέρνηση κάθε Μέρους τῆς Συμβάσεως θά γνωστοποιεῖ στόν Ὀργανισμό πρός πληροφόρηση τῶν ἐνδιαφερομένων Μερῶν, ὅλες τίς περιπτώσεις, κατά τίς ὁποῖες οἱ ἐγκαταστάσεις πού προβλέπονται ἀπό τόν παρόντα Κανονισμό θεωροῦνται ἀνεπαρκεῖς.

ATTACHMENT 2

PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

THE PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,

RECOGNIZING the significant contribution which can be made by the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, to the protection of the marine environment from pollution from ships,

RECOGNIZING ALSO the need to improve further the prevention and control of marine pollution from ships, particularly oil tankers,

RECOGNIZING FURTHER the need for implementing the Regulations for the Prevention of Pollution by Oil contained in Annex I of that Convention as early and as widely as possible,

ACKNOWLEDGING HOWEVER the need to defer the application of Annex II of that Convention until certain technical problems have been satisfactorily resolved.

CONSIDERING that these objectives may best be achieved by the conclusion of a Protocol relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE I

General Obligations

1. The Parties to the present Protocol undertake to give effect to the provisions of:

(a) the present Protocol and the Annex hereto which shall constitute an integral part of the present Protocol; and

(b) the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as "the Convention"), subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.

2. The provisions of the Convention and the present Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument.

3. Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the Annex hereto.

ARTICLE II

Implementation of Annex II of the Convention

1. Notwithstanding the provisions of Article 14(1) of the Convention, the Parties to the present Protocol agree that they shall not be bound by the provisions of Annex II of the Convention for a period of three years from the date of entry into force of the present Protocol or for such longer period as may be decided by a two-thirds majority of the Parties to the present Protocol in the Marine Environment Protection Committee (hereinafter referred to as "the Committee") of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization").

2. During the period specified in paragraph 1 of this Article, the Parties to the present Protocol shall not be under any obligations nor entitled to claim any privileges under the Convention in respect of matters relating to Annex II of the Convention and all reference to Parties in the Convention shall not include the Parties to the present Protocol in so far as matters relating to that Annex are concerned.

ARTICLE III

Communication of Information

The text of Article II(1)(b) of the Convention is replaced by the following:

"a list of nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on their behalf in the administration of matters relating to the design, construction, equipment and operation of ships carrying harmful substances in accordance with the provisions of the Regulations for circulation to the Parties for information of their officers. The Administration shall therefore notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations."

ARTICLE IV

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

1. The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 June 1978 to 31 May 1979 and shall thereafter remain open for accession. States may become Parties to the present Protocol by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

(b) signature, subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

2. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

ARTICLE V

Entry into Force

1. The present Protocol shall enter into force twelve months after the date on which not less than fifteen States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it in accordance with Article IV of the present Protocol.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the present Protocol enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

3. After the date on which an amendment to the present Protocol is deemed to have been accepted in accordance with Article 16 of the Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol as amended.

ARTICLE VI

Amendments

The procedures set out in Article 16 of the Convention in respect of amendments to the Articles, an Annex and an Appendix to an Annex of the Convention shall apply respectively to amendments to the Articles, the Annex and an Appendix to the Annex of the present Protocol.

ARTICLE VII

Denunciation

1. The present Protocol may be denounced by any Party to the present Protocol at any time after the expiry of five years from the date on which the Protocol enters into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General of the Organization.

3. A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification by the Secretary-General of the Organization or after the expiry of any other longer period which may be indicated in the notification.

ARTICLE VIII

Depositary

1. The present Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Depositary").

2. The Depositary shall:

(a) inform all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of the present Protocol;

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect;

(iv) any decision made in accordance with Article II (1) of the present Protocol;

(b) transmit certified true copies of the present Protocol to all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.

3. As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE IX

Languages

The present Protocol is established in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic, German, Italian and Japanese languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned* being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Protocol.

DONE AT LONDON this seventeenth day of February one thousand nine hundred and seventy-eight.

ANNEX

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

ANNEX I

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL

Regulation 1

Definitions

Paragraphs (1) to (7) – *No change*

The existing text of paragraph (8) is replaced by the following:

Signatures omitted

(8) (a) "Major conversion" means a conversion of an existing ship:

(i) which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or

(ii) which changes the type of the ship; or

(iii) the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or

(iv) which otherwise so alters the ship that, if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Protocol not applicable to it as an existing ship.

(b) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (a) of this paragraph, conversion of an existing oil tanker of 20,000 tons deadweight and above to meet the requirements of Regulation 13 of this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purposes of this Annex.

Paragraphs (9) to (22) – *No change*

The existing text of paragraph (23) is replaced by the following:

(23) "Lightweight" means the displacement of a ship in metric tons without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feed water in tanks, consumable stores, and passengers and crew and their effects.

Paragraphs (24) and (25) – *No change*

The following paragraphs are added to the existing text:

(26) Notwithstanding the provisions of paragraph (6) of this Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13B, 13E and 18(5) of this Annex, "new oil tanker" means an oil tanker:

(a) for which the building contract is placed after 1 June 1979; or

(b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or

(c) the delivery of which is after 1 June 1982; or

(d) which has undergone a major conversion:

(i) for which the contract is placed after 1 June 1979; or

(ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or

(iii) which is completed after 1 June 1982,

except that, for oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, the definition in paragraph (6) of this Regulation shall apply for the purposes of Regulation 13(1) of this Annex.

(27) Notwithstanding the provisions of paragraph (7) of this Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13A, 13B, 13C, 13D and 18(6) of this Annex, "existing oil tanker" means an oil tanker which is not a new oil tanker as defined in paragraph (26) of this Regulation.

(28) "Crude oil" means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes:

(a) crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and

(b) crude oil to which certain distillate fractions may have been added.

(29) "Crude oil tanker" means an oil tanker engaged in the trade of carrying crude oil.

(30) "Product carrier" means an oil tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil.

Regulations 2 and 3 – *No change*

Regulation 4

The existing text of Regulation 4 is replaced by the following:

Surveys and Inspections

(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above, and every other ship of 400 tons gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below:

(a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 5 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.

(b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the requirements of this Annex.

(c) A minimum of one intermediate survey during the period of validity of the Certificate which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, crude oil washing systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. In cases where only one such intermediate survey is carried out in any one Certificate validity period, it shall be held not before six months prior to, nor later than six months after the half-way date of the Certificate's period of validity. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under Regulation 5 of this Annex.

(2) The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph (1) of this Regulation in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

(3) (a) Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

(b) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the Certificate. Such inspections shall ensure that the ship and its equipment remain in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. These inspections may be carried out by their own inspection services, or by nominated surveyors or by recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. Where the Administration, under the provisions of paragraph (1) of this Regulation, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.

(c) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys and inspections as set forth in sub-paragraphs (a) and (b) of this paragraph, shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:

(i) require repairs to a ship; and

(ii) carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a Port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Protocol for the information of their officers.

(d) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the Port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the Port State, the Government of the Port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this Regulation. When applicable, the Government of the Port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

(e) In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and inspection and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

(4) (a) The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Protocol to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

(b) After any survey of the ship under paragraph (1) of this Regulation has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.

(c) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex the master or owner of the ship shall report at the earliest oppportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph (1) of this Regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the Port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.

Regulations 5, 6 and 7

In the existing text of these Regulations, delete all references to "(1973)" in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulation 8

Duration of Certificate

The existing text of Regulation 8 is replaced by the following:

(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, provided that in the case of an oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks for a limited period specified in Regulation 13(9) of this Annex, the period of validity of the Certificate shall not exceed such specified period.

(2) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the construction, equipment, systems, fittings, arrangements or material required without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings, or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 4(1)(c) of this Annex are not carried out.

(3) A Certificate issued to a ship shall also cease to be valid upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Government issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in full compliance with the requirements of Regulation 4(4)(a) and (b) of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit as soon as possible to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulations 9 to 12 – *No change*

The existing text of Regulation 13 is replaced by the following Regulations:

Regulation 13

Segregated Ballast Tanks, Dedicated Clean Ballast Tanks and Crude Oil Washing

Subject to the provisions of Regulations 13C and 13D of this Annex, oil tankers shall comply with the requirements of this Regulation.

New oil tankers of 20,000 tons deadweight and above

(1) Every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs (2), (3) and (4), or paragraph (5) as appropriate, of this Regulation.

(2) The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the ship may operate safely on ballast voyages without recourse to the use of cargo tanks for water ballast except as provided for in paragraph (3) or (4) of this Regulation. In all cases, however, the capacity of segregated ballast tanks shall be at least such that, in any ballast condition at any part of the voyage, including the conditions consisting of lightweight plus segregated ballast only, the ship's draughts and trim can meet each of the following requirements:

(a) the moulded draught amidships (dm) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than:

$$dm = 2{\cdot}0 + 0{\cdot}02L;$$

(b) the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (dm) as specified in sub-paragraph (a) of this paragraph, in association with the trim by the stern of not greater than 0·015L; and

(c) in any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain full immersion of the propeller(s).

(3) In no case shall ballast water be carried in cargo tanks except on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 of this Annex and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

(4) In the case of new crude oil tankers, the additional ballast permitted in paragraph (3) of this Regulation shall be carried in cargo tanks only if such tanks have been crude oil washed in accordance with Regulation 13B of this Annex before departure from an oil unloading port or terminal.

(5) Notwithstanding the provisions of paragraph (2) of this Regulation, the segregated ballast conditions for oil tankers less than 150 metres in length shall be to the satisfaction of the Administration.

(6) Every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above shall be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing. The Administration shall undertake to ensure that the system fully complies with the requirements of Regulation 13B of this Annex within one year after the tanker was first engaged in the trade of carrying crude oil or by the end of the third voyage carrying crude oil suitable for crude oil washing, whichever occurs later. Unless such oil tanker carries crude oil which is not suitable for crude oil washing, the oil tanker shall operate the system in accordance with the requirements of that Regulation.

Existing crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above

(7) Subject to the provisions of paragraphs (8) and (9) of this Regulation every existing crude oil tanker of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation from the date of entry into force of the present Protocol.

(8) Existing crude oil tankers referred to in paragrpah (7) of this Regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast tanks, operate with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with Regulation 13B of this Annex unless the crude oil tanker is intended to carry crude oil which is not suitable for crude oil washing.

(9) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) or (8) of this Regulation mav, in lieu of being provided with segregated ballast tanks or operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of this Annex for the following period:

(a) for crude oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, until two years after the date of entry into force of the present Protocol; and

(b) for crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above but below 70,000 tons deadweight, until four years after the date of entry into force of the present Protocol.

Existing product carriers of 40,000 tons deadweight and above

(10) From the date of entry into force of the present Protocol, every existing product carrier of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, or, alternatively, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of this Annex.

An oil tanker qualified as a segregated ballast oil tanker

(11) Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraph (1), (7) or (10) of this Regulation may, however, be qualified as a segregated ballast tanker, provided that it complies with the requirements of paragraphs (2) and (3), or paragraph (5) as appropriate, of this Regulation.

Regulation 13A

Requirements for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks

(1) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13(9) or (10) of this Annex, shall have adequate tank capacity, dedicated solely to the carriage of clean ballast as defined in Regulation 1(16) of this Annex, to meet the requirements of Regulation 13(2) and (3) of this Annex.

(2) The arrangements and operational procedures for dedicated clean ballast tanks shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, in Resolution 14 and as may be revised by the Organization.

(3) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be equipped with an oil content meter, approved by the Administration on the basis of specifications recommended by the Organization*, to enable supervision of the oil content in ballast water being discharged. The oil content meter shall be installed no later than at the first scheduled shipyard visit of the tanker following the entry into force of the present Protocol. Until such time as the oil content meter is installed, it shall immediately before discharge of ballast be established by examination of the ballast water from dedicated tanks that no contamination with oil has taken place.

(4) Every oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be provided with:

(a) a Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual detailing the system and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the dedicated clean ballast tank system is made, the Operation Manual shall be revised accordingly; and

(b) a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 1 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13B

Requirements for Crude Oil Washing

(1) Every crude oil washing system required to be provided in accordance with Regulation 13(6) and (8) of this Annex shall comply with the requirements of this Regulation.

(2) The crude oil washing installation and associated equipment and arrangements shall comply with the requirements established by the

* Reference is made to the Recommendation on International Performance and Test Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A.393(X).

Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, in Resolution 15 and as may be revised by the Organization.

(3) An inert gas system shall be provided in every cargo tank and slop tank in accordance with the appropriate Regulations of Chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as modified and added to by the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974.

(4) With respect to the ballasting of cargo tanks, sufficient cargo tanks shall be crude oil washed prior to each ballast voyage in order that, taking into account the tanker's trading pattern and expected weather conditions, ballast water is put only into cargo tanks which have been crude oil washed.

(5) Every oil tanker operating with crude oil washing systems shall be provided with:

(a) an Operations and Equipment Manual detailing the system and equipment and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the crude oil washing system is made, the Operations and Equipment Manual shall be revised accordingly; and

(b) a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 2 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13C

Existing Tankers Engaged in Specific Trades

(1) Subject to the provisions of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, Regulation 13(7) to (10) of this Annex shall not apply to an existing oil tanker solely engaged in specific trades between:

(a) ports or terminals within a State Party to the present Protocol; or

(b) ports or terminals of States Parties to the present Protocol, where:

(i) the voyage is entirely within a Special Area as defined in Regulation 10(1) of this Annex; or

(ii) the voyage is entirely within other limits designated by the Organization.

(2) The provisions of paragraph (1) of this Regulation shall only apply when the ports or terminals where cargo is loaded on such voyages are provided with reception facilities adequate for the reception and treatment of all the ballast and tank washing water from oil tankers using them and all the following conditions are complied with:

(a) subject to the exceptions provided for in Regulation 11 of this Annex, all ballast water, including clean ballast water, and tank washing residues are retained on board and transferred to the reception facilities and the entry in the appropriate Sections of the Supplement to the Oil Record Book referred to in paragraph (3) of this Regulation is endorsed by the competent Port State authority;

(b) agreement has been reached between the Administration and the Governments of the Port States referred to in sub-paragraph (1)(a) or (b) of this Regulation concerning the use of an existing oil tanker for a specific trade;

(c) the adequacy of the reception facilities in accordance with the relevant provisions of this Annex at the ports or terminals referred to above, for the purpose of this Regulation, is approved by the Governments of the States Parties to the present Protocol within which such ports or terminals are situated; and

(d) the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is solely engaged in such specific trade.

(3) Every oil tanker engaged in a specific trade shall be provided with a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 3 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13D

Existing Oil Tankers Having Special Ballast Arrangements

(1) Where an existing oil tanker is so constructed or operates in such a manner that it complies at all times with the draught and trim requirements set out in Regulation 13(2) of this Annex without recourse to the use of ballast water, it shall be deemed to comply with the segregated ballast tank requirements referred to in Regulation 13(7) of this Annex, provided that all of the following conditions are complied with:

(a) operational procedures and ballast arrangements are approved by the Administration;

(b) agreement is reached between the Administration and the Governments of the Port States Parties to the present Protocol concerned when the draught and trim requirements are achieved through an operational procedure; and

(c) the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is operating with special ballast arrangements.

(2) In no case shall ballast water be carried in oil tanks except on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 of this Annex and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex, and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

(3) An Administration which has endorsed a Certificate in accordance with sub-paragraph (1)(c) of this Regulation shall communicate to the Organization the particulars thereof for circulation to the Parties to the present Protocol

Regulation 13E

Protective Location of Segregated Ballast Spaces

(1) In every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30,000 tons deadweight and above, the segregated ballast tanks required to provide the capacity to comply with the requirements of Regulation 13 of this Annex which are located within the cargo tank length, shall be arranged in accordance with the requirements of paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation to provide a measure of protection against oil outflow in the event of grounding or collision.

(2) Segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks within the cargo tank length (L_t) shall be so arranged as to comply with the following requirement:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geqslant J[L_t(B + 2D)]$$

where: PA_c = the side shell area in square metres for each segregated ballast tank or space other than an oil tank based on projected moulded dimensions,

PA_s = the bottom shell area in square metres for each such tank or space based on projected moulded dimensions,

L_t = length in metres between the forward and after extremities of the cargo tanks,

B = maximum breadth of the ship in metres as defined in Regulation 1(21) of this Annex,

D = moulded depth in metres measured vertically from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side amidships. In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwale were of angular design,

J = 0.45 for oil tankers of 20,000 tons deadweight 0.30 for oil tankers of 200,000 tons deadweight and above, subject to the provisions of paragraph (3) of this Regulation.

For intermediate values of deadweight the value of "J" shall be determined by linear interpolation.

Whenever symbols given in this paragraph appear in this Regulation, they have the meaning as defined in this paragraph.

(3) For tankers of 200,000 tons deadweight and above the value of "J" may be reduced as follows:

$$J \text{ reduced} = \left[J - \left(a - \frac{0_c + 0_s}{4\,0_A}\right)\right] \text{ or 0.2 whichever is greater}$$

where: a = 0.25 for oil tankers of 200,000 tons deadweight

a = 0.40 for oil tankers of 300,000 tons deadweight

a = 0.50 for oil tankers of 420,000 tons deadweight and above,

For intermediate values of deadweight the value of "a" shall be determined by linear interpolation.

0_c = as defined in Regulation 23(1)(a) of this Annex,

0_s = as defined in Regulation 23(1)(b) of this Annex,

0_A = the allowable oil outflow as required by Regulation 24(2) of this Annex.

(4) In the determination of "PA_c" and "PA_s" for segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks the following shall apply:

(a) the minimum width of each wing tank or space either of which extends for the full depth of the ship's side or from the deck to the top of the double bottom shall be not less than 2 metres. The width shall be measured inboard from the ship's side at right angles to the centre line. Where a lesser width is provided the wing tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area "PA_c"; and

(b) the minimum vertical depth of each double bottom tank or space shall be B/15 or 2 metres, whichever is the lesser. Where a lesser depth is provided the bottom tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area "PA_s".

The minimum width and depth of wing tanks and double bottom tanks shall be measured clear of the bilge area and, in the case of minimum width, shall be measured clear of any rounded gunwale area.

Regulation 14 – *No change*

Regulation 15

In the existing text of this Regulation, delete reference to "(1973)" in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulations 16 and 17 – *No change*

Regulation 18

Pumping, Piping and Discharge Arrangements of Oil Tankers

Paragraphs (1) to (4) – *No change*

The following paragraphs are added to the existing text:

(5) Every new oil tanker required to be provided with segregated ballast tanks, or fitted with a crude oil washing system shall comply with the following requirements:

(a) it shall be equipped with oil piping so designed and installed such that oil retention in the lines is minimized; and

(b) means shall be provided to drain all cargo pumps and all oil lines at the completion of cargo discharge, where necessary by connexion to a stripping device. The line and pump drainings shall be capable of being discharged both ashore and to a cargo tank or a slop tank. For discharge ashore a special small diameter line shall be provided for that purpose and connected outboard of the ship's manifold valves.

(6) Every existing crude oil carrier required to be provided with segregated ballast tanks, or fitted with a crude oil washing system or operated with dedicated clean ballast tanks, shall comply with the provisions of paragraph (5)(b) of this Regulation.

Regulation 19 – *No change*

Regulation 20

In the existing text of this Regulation, delete reference to "(1973)" in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulations 21 to 25 – *No change*

Appendix I – LIST OF OILS

No change

Appendix II – FORM OF CERTIFICATE

The existing form of Certificate is replaced by the following form:

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the Authority of the Government of

....

(full designation of the country)

by ....

(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

Type of ship:

Crude oil tanker*

Product carrier*

Crude oil/product carrier*

Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex I of the Protocol*

Ship other than any of the above*

Date of building or major conversion contract ....

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which major conversion was commenced ....

Date of delivery or completion of major conversion ....

PART A ALL SHIPS

The ship is equipped with:

for ships of 400 tons gross tonnage and above:

(a) oily-water separating equipment* (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million)

(b) an oil filtering system* (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million)

for ships of 10,000 tons gross tonnage and above:

(c) an oil discharge monitoring and control system* (additional to (a) or (b) above) or

(d) oily-water separating equipment and an oil filtering system* (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 15 parts per million) in lieu of (a) or (b) above.

Particulars of requirements from which exemption is granted under Regulation 2(2) and 2(4)(a) of Annex I of the Protocol:

....

....

Remarks:

*Endorsement for existing ships**

This is to certify that this ship has now been so equipped as to comply with the requirements of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as relating to existing ships***

Signed ....

(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

PART B OIL TANKERS****

Carrying Capacity of Ship (m³)	Deadweight of Ship (metric tons)	Length of Ship (m)

It is certified that this ship is constructed and equipped, and must operate, in accordance with the following:

1. This ship is:

(a) required to be constructed according to and complies with*

(b) not required to be constructed according to*

(c) not required to be constructed according to, but complies with*

the requirements of Regulation 24 of Annex I of the Protocol.

2. This ship is:

(a) required to be constructed according to and complies with*

(b) not required to be constructed according to*

the requirements of Regulation 13E of Annex I of the Protocol.

* Delete as appropriate

** This entry need not be reproduced on a Certificate other than the first Certificate issued to any ship.

*** The period after the entry into force of the Protocol within which oily-water separating equipment, oil discharge control systems, oil filtering systems and/or slop tank arrangements must be provided is set out in Regulations 13A(3), 15(1) and 16(4) of Annex I of the Protocol.

**** This Part should be completed for oil tankers including combination carriers, and those entries which are applicable should be completed for ships other than oil tankers which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or above.

3. This ship is:
   (a) required to be provided with segregated ballast tanks according to, and complies with*
   (b) not required to be provided with segregated ballast tanks according to*
   (c) not required to be provided with segregated ballast tanks according to, but complies with*
   (d) in accordance with Regulation 13C or 13D of Annex I of the Protocol, and as specified in Part C of this Certificate, exempted from*

   the requirements of Regulation 13 of Annex I of the Protocol
   (e) fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing in accordance with the provisions in Regulation 13B of Annex I of the Protocol, in lieu of being provided with segregated ballast tanks*
   (f) provided with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of Annex I of the Protocol, in lieu of being either provided with segregated ballast tanks or fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing*
4. This ship is:
   (a) required to be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing according to, and complies with*
   (b) not required to be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing according to*

   the requirements of Regulation 13(6) of Annex I of the Protocol.

*Segregated ballast tanks***

The segregated ballast tanks are distributed as follows:

Tank	Volume (m^3)	Tank	Volume (m^3)

*Dedicated Clean Ballast Tanks***

This ship is operating with dedicated clean ballast tanks until .... in accordance with the requirements of Regulation 13A of Annex I of the Protocol. *(date)*

The dedicated clean ballast tanks are designated as follows:

Tank	Volume (m^3)	Tank	Volume (m^3)

*Manual***

This is to certify that this ship has been supplied with:
(a) a valid Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual in accordance with Regulation 13A of Annex I of the Protocol**
(b) a valid Operations and Equipment Manual for Crude Oil Washing in accordance with Regulation 13B of Annex I of the Protocol*

Identification of the valid Manual ....

Signed ....
(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Identification of the valid Manual ....

Signed ....
(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

PART C EXEMPTIONS**

This is to certify that this ship is:
(a) solely engaged in trade between .... and .... in accordance with Regulation 13C of Annex I of the Protocol*; or
(b) operating with special ballast arrangements in accordance with Regulation 13D of Annex I of the Protocol*

and is therefore exempted from the requirements of Regulation 13 of Annex I of the Protocol.

Signed ....
(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

THIS IS TO CERTIFY:

That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 4 of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, concerning the prevention of pollution by oil; and

that the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of that Protocol.

This Certificate is valid until ....

subject to intermediate survey(s) at intervals of..

Issued at ....
(Place of issue of Certificate)

.... 19..... ....
(Signature of duly authorized official)

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Intermediate Survey

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 4(1)(c) of Annex I of the Protocol 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, this ship and the condition thereof were found to comply with the relevant provisions of that Protocol.

Signed ....
(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

Next intermediate survey due ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed ....
(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

Next intermediate survey due ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed ....
(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

Next intermediate survey due ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed ....
(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.
** Delete if not applicable.

Appendix III

FORM OF OIL RECORD BOOK

The following forms of Supplements to the Oil Record Book are added to the existing form:

Supplement 1

FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK FOR OIL TANKERS OPERATED WITH DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS*

Name of ship ....

Distinctive numbers or letters ....

Total cargo carrying capacity ....cubic metres

Total dedicated clean ballast capacity..............................cubic metres

The following tanks are designated as dedicated clean ballast tanks:

Tank	Volume (m³)	Tank	Volume (m³)

NOTE: The periods covered by the Supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

(A) *Ballasting of dedicated clean ballast tanks*

101.	Identity of tank(s) ballasted			
102.	Date and position of ship when water intended for flushing, or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s)			
103.	Date and position of ship when pump(s) and lines were flushed to slop tank			
104.	Date and position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean ballast tank(s)			
105.	Date, time and position of ship when (a) valves to slop tank, (b) valves to cargo tanks, (c) other valves affecting the clean ballast system were closed			
106.	Quantity of clean ballast taken on board			

The undersigned certifies that, in addition to the above, all sea valves, cargo tank and pipeline connexions and connexions between tanks or inter-tank connexions, were secured on the completion of ballasting of dedicated clean ballast tanks.

Date of entry .... Officer in charge ....

Master ....

(B) *Discharge of clean ballast*

107.	Identity of tank(s)			
108.	Date, time and position of ship at start of discharge of clean ballast (a) to sea, or (b) into reception facility			
109.	Date, time and position of ship upon completion of discharge to sea			
110.	Quantity discharged (a) to sea, or (b) into reception facility			
111.	Was the ballast water checked for oil contamination before discharge?			
112.	Was the discharge monitored during discharge by an oil content meter?			
113.	Was there any indication of oil contamination of the ballast water before or during discharge?			
114.	Date and position of ship when pump and lines were flushed after loading			
115.	Date, time and position of ship when (a) valves to slop tank, (b) valves to cargo tanks, (c) other valves affecting the clean ballast system were closed			
116.	Quantity of polluted water transferred to slop tank(s). (Identify slop tank(s))			

The undersigned certifies that, in addition to the above, all sea valves, overboard discharge valves, cargo tank and pipeline connexions and connexions between tanks or inter-tank connexions, were secured on completion of discharge of clean ballast and that the pump(s) and pipes designated for clean ballast operations were properly cleaned upon completion of discharge of clean ballast.

Date of entry .... Officer in charge ....

Master ....

Supplement 2

FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK FOR CRUDE OIL TANKERS OPERATING WITH A CARGO TANK CLEANING PROCEDURE USING CRUDE OIL WASHING**

Name of ship ....

Distinctive number or letters ....

Total cargo carrying capacity ....cubic metres

Voyage from .... to ....
(Port(s)) (date) (Port(s)) (date)

NOTES: The periods covered by the Supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

The cargo tanks crude oil washed should be those laid down in the Operations and Equipment Manual required by Regulation 13B(5)(a) of the Protocol.

A separate column should be used for each tank washed or water rinsed.

(A) *Crude oil washing*

201.	Date when and port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports				
202.	Identity of tank(s) washed (see Note 1)				
203.	Number of machines in use				
204.	Commenced washing (a) date and time (b) ullage				
205.	Washing pattern employed (see Note 2)				
206.	Washing line pressure				
207.	Completed or stopped washing (a) date and time (b) ullage				
208.	Remarks				

The tanks were washed in accordance with programmes given in the Operations and Equipment Manual (see Note 3) and confirmed dry on completion.

Date of entry.......................... Officer in charge ....

Master ....

(B) *Water rinsing or flushing of tank bottoms*

209.	Date and position of ship when rinsing or flushing was carried out				
210.	Identity of tank(s) and date				
211.	Volume of water used				

* This Supplement should be attached to the Oil Record Book for oil tankers operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with Regulation 13A of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973. Other information as required should be entered in the Oil Record Book.

** This Supplement should be attached to the Oil Record Book for crude oil tankers operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with Regulation 13B of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and is intended to replace Section (e) of the Oil Record Book. Details of ballasting and deballasting and other information required should be entered in the Oil Record Book.

212.	Transferred to: (a) reception facilities (b) slop tank(s) (identify slop tank(s))				

Date of entry .... Officer in charge ....

Master ....

Supplement 3

FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK FOR OIL TANKERS ENGAGED IN SPECIFIC TRADES*

Name of ship ....

Distinctive number or letters ....

Total cargo carrying capacity .... cubic metres

Total ballast water capacity required for compliance with Regulation 13(2) and (3) of Annex I of the Protocol .... cubic metres

Voyages from .... to ....
(Port(s)) (Port(s))

NOTE: The periods covered by the Supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

(A) *Loading of ballast water*

301.	Identity of tank(s) ballasted				
302.	Date and position of ship when ballasted				
303.	Total quantity of ballast loaded in cubic metres				
304.	Method of calculating ballast quantity				
305.	Remarks				
306.	Date and signature of officer in charge				
307.	Date and signature of Master				

(B) *Re-allocation of ballast water within the ship*

308.	Reason for re-allocation				
309.	Date and signature of officer in charge				
310.	Date and signature of Master				

(C) *Ballast water discharge to reception facility*

311.	Date and port(s) where ballast water was discharged				
312.	Name or designation of reception facility				
313.	Total quantity of ballast water discharged in cubic metres				
314.	Method of calculating ballast quantity				
315.	Date and signature of officer in charge				
316.	Date and signature of Master				
317.	Date, signature and stamp of port authority official				

ANNEX II

REGULATIONS FOR THE CONTROL OF POLLUTION BY NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

No change

ANNEX III

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY HARMFUL SUBSTANCES CARRIED BY SEA IN PACKAGED FORMS, OR IN FREIGHT CONTAINERS, PORTABLE TANKS OR ROAD AND RAIL TANK WAGONS

No change

ANNEX IV

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY SEWAGE FROM SHIPS

No change

ANNEX V

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY GARBAGE FROM SHIPS

No change

Note 1 When an individual tank has more machines than can be operated simultaneously, as described in the Operations and Equipment Manual, then the section being crude oil washed should be identified, e.g. No. 2 centre, forward section.

Note 2 In accordance with the Operations and Equipment Manual, enter whether single-stage or multi-stage method of washing is employed. If multi-stage method is used, give the vertical arc covered by the machines and the number of times that arc is covered for that particular stage of the programme.

Note 3 If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are not followed, then details must be given under Remarks.

---

* This Supplement should be attached to the Oil Record Book for oil tankers engaged in specific trades in accordance with Regulation 13C of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and is intended to replace Sections (d), (f), (g) and (i) of the Oil Record Book. Other information required should be entered in the Oil Record Book.

ΠΡΟΣΘΗΚΗ ΙΙ

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΕΤΟΥΣ 1978 ΣΧΕΤΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ, 1973.

ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑ τήν οὐσιαστική συμβολή πού μπορεῖ νά ἔχει ἡ Διεθνής Σύμβαση 'Αποφυγῆς Ρυπάνσεως τῆς Θαλάσσης ἀπό πλοῖα, 1973, στήν προστασία τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος ἀπό τήν ρύπανσή του ἐκ τῶν πλοίων·

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ τήν ἀνάγκη περαιτέρω βελτιώσεως τῆς προλήψεως τοῦ ἐλέγχου τῆς θαλασσίας ρυπάνσεως ἀπό πλοῖα, ἰδιαιτέρως δέ δεξαμενόπλοια·

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ τήν ἀνάγκη τῆς θέσεως σέ ἐφαρμογή τῶν Κανονισμῶν γιά τήν πρόληψη τῆς Ρυπάνσεως ἀπό πετρελαιοειδῆ πού περιέχονται στό Παράρτημα Ι τῆς Συμβάσεως ἐκείνης, τό δυνατόν ταχύτερον καί εὐρύτερον·

ΑΠΟΔΕΧΟΜΕΝΑ ΟΜΩΣ τήν ἀνάγκη τῆς ἀναβολῆς τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Παραρτήματος ΙΙ τῆς Συμβάσεως ἐκείνης μέχρις ὅτου ὡρισμένα τεχνικά προβλήματα ἐπιλυθοῦν ἱκανοποιητικῶς·

Θεωρώντας ὅτι αὐτοί οἱ σκοποί μποροῦν κατά τόν καλύτερο τρόπο νά ἐκπληρωθοῦν διά τῆς συνάψεως Πρωτοκόλλου σχετικοῦ πρός τήν Διεθνή Σύμβαση 'Αποφυγῆς Ρυπάνσεώς τῆς Θαλάσσης ἀπό πλοῖα. 1973·

ΣΥΝΕΦΩΝΗΣΑΝ τα κάτωθι:

ΑΡΘΡΟΝ Ι

Γενικές 'Υποχρεώσεις

(1) Τά Συμβαλλόμενα Μέρη στό παρόν Πρωτόκολλο ἀναλαμβάνουν τήν ὑποχρέωση νά ἐφαρμόσουν τίς διατάξεις.

(α) τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου μετά τοῦ Παραρτήματός του πού ἀποτελεῖ ἀναπόσπαστο μέρος τούτου· καί

(β) τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως 'Αποφυγῆς Ρυπάνσεως τῆς Θαλάσσης ἀπό πλοῖα 1973 (ἐφεξῆς καλουμένης «'Η Σύμβασις» μέ τίς τροποποιήσεις καί προσθῆκες σ' αὐτήν πού ἐγένοντο μέ τό παρόν Πρωτόκολλό.

(2) Οἱ διατάξεις τῆς Συμβάσεως καί τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου θά ἀναγιγνώσκονται καί ἑρμηνεύονται μαζί ὡς ἕνα καί μοναδικό ὄργανο.

(3) Ὅπου γίνεται μνεία τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου αὐτή θά θεωρεῖται ὅτι καλύπτει καί τό Παράρτημα τούτου.

ΑΘΡΟΝ ΙΙ

Θέση σέ ἐφαρμογή τοῦ Παραρτήματος ΙΙ τῆς Συμβάσεως

(1) Παρά τίς διατάξεις τοῦ Ἄρθρου 14 (1) τῆς Συμβάσεως, τά Συμβαλλόμενα Μέρη στό παρόν Πρωτόκολλο συνεφώνησαν ὅπως μή δεσμευθοῦν ἀπό τίς διατάξεις τοῦ Παραρτήματος ΙΙ τῆς Συμβάσεως γιά χρονική περίοδο τριῶν ἐτῶν ἀπό τῆς ἡμερομηνίας θέσεως ἐν ἰσχύϊ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου ἤ γιά χρονική περίοδο ἀκόμη μεγαλύτερη σύμφωνα μέ ἀπόφαση πού θά πάρη ἡ πλειοψηφία τῶν δύο τρίτων τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν στό παρόν Πρωτόκολλο μέσα στά πλαίσια τῶν ἐργασιῶν τῆς 'Επιτροπῆς Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (ἐφεξῆς καλουμένης «ἡ 'Επιτροπή») τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ 'Οργανισμοῦ (ἐφεξῆς καλουμένου «'Ο 'Οργανισμός»).

(2) Κατά τήν διάρκεια τῆς χρονικῆς περιόδου πού καθορίζεται στήν παράγραφο Ι τοῦ παρόντος Ἄρθρου, τά Συμβαλλόμενα Μέρη στό παρόν Πρωτόκολλο δέν θά ἔχουν ὑποχρέωση οὔτε θά δικαιοῦνται νά διεκδικήσουν προνόμια σύμφωνα μέ τήν Σύμβαση ὅσον ἀφορᾶ θέματα σχετικά πρός τό Παράρτημα ΙΙ τῆς Συμβάσεως καί ὅπου γίνεται μνεία περί Συμβαλλομένων Μερῶν στήν Σύμβαση αὐτή δέν θά καλύπτει καί τά Συμβαλλόμενα Μέρη στό παρόν Πρωτόκολλο ὅσον ἀφορᾶ θέματα σχετικά πρός το Παράρτημα ἐκεῖνο.

ΑΡΘΡΟΝ ΙΙΙ

'Ανταλλαγή Πληροφοριῶν

Τό κείμενο τοῦ Ἄρθρου ΙΙ (1) (β) τῆς Συμβάσεως ἀντικαθίσταται ἀπό τό ακόλουθο:

«'Ονομαστικό κατάλογο ἐπιθεωρητῶν ἤ ἀνεγνωρισμένων 'Οργανισμῶν ἐξουσιοδοτημένων νά ἐνεργοῦν γιά λογαριασμό τους στήν ἄσκηση τῆς Κυβερνητικῆς ἐξουσίας ἐπί θεμάτων σχετικῶν πρός τήν σχεδίαση, κατασκευή ἐξοπλισμό καί λειτουργία πλοίων πού μεταφέρουν ἐπιβλαβεῖς οὐσίες σύμφωνα μέ τίς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν, πρός κυκλοφορία μεταξύ τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν γιά τήν πληροφόρηση τῶν ἁρμοδίων λειτουργῶν των.

'Η 'Αρχή πρός τόν σκοπό αὐτό θά γνωστοποιεῖ στόν 'Οργανισμό τίς εἰδικές εὐθῦνες καί προϋποθέσεις ὑπό τίς ὁποῖες ἐγένετο ἡ ἐξουσιοδότηση τῶν ἐπιθεωρητῶν τά ὀνόματα τῶν ὁποίων θά περιλαμβάνωνται στόν κατάλογο ἤ τῶν ἀνεγνωρισμένων ὀργανισμῶν.

ΑΡΘΡΟΝ IV

'Υπογραφή, Κύρωση, 'Αποδοχή, Ἔγκριση καί Προσχώρηση

(1) Τό παρόν Πρωτόκολλον θά παραμείνη ἀνοικτό γιά ὑπογραφή στά Γραφεῖα τοῦ 'Οργανισμοῦ ἀπό 1ης 'Ιουνίου 1978 μέχρι 31ης Μαΐου 1979 καί ἀκολούθως θά παραμένει ἀνοικτό γιά προσχώρηση.

Τά Κράτη μποροῦν νά γίνουν Συμβαλλόμενα Μέρη στό παρόν Πρωτόκολλο μέ:

(α) τήν ὑπογραφή ἄνευ ἐπιφυλάξεως ὡς πρός τήν Κύρωση, 'Αποδοχή ἤ Ἔγκριση ἤ.

(β) τήν ὑπογραφή μέ τήν ἐπιφύλαξη τῆς κυρώσεως, ἀποδοχῆς ἤ ἐγκρίσεως, ἀκολουθουμένης ἀπό κύρωση, ἀποδοχή ἤ ἔγκριση· ἤ

(γ) τήν προσχώρηση.

(2) 'Η Κύρωση, 'Αποδοχή, Ἔγκριση ἤ Προσχώρηση θά ἔχει ἰσχύν μέ τήν κατάθεση τοῦ σχετικοῦ ὀργάνου ἐπικυρώσεως στόν Γενικό Γραμματέα τοῦ 'Οργανισμοῦ.

ΑΡΘΡΟΝ V

Θέση ἐν ἰσχύϊ

Τό παρόν Πρωτόκολλο θά τεθεῖ ἐν ἰσχύϊ δώδεκα μῆνες μετά τήν ἡμερομηνία κατά τήν ὁποία ὄχι λιγώτερα ἀπό δεκαπέντε Κράτη συνολικῶς καλύπτοντα διά τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας τῶν ἀπό τό 50% καί ἄνω τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου εἰς ὁλικήν χωρητικότητα, θά ἀποτελέσουν Συμβαλλόμενα Μέρη του σύμφωνα μέ τό Ἄρθρο IV τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου.

(2) Οἱοδήποτε ὄργανο ἐπικυρώσεως γιά Κύρωση, 'Αποδοχή, Ἔγκριση ἤ Προσχώρηση κατατεθέν μετά τήν ἡμερομηνία κατά τήν ὁποία τό παρόν Πρωτόκολλο θά τεθῆ ἐν ἰσχύϊ θά ἔχει ἰσχύν τρεῖς μῆνες μετά τήν ἡμερομηνία καταθέσεως.

(3) Μετά τήν ἡμερομηνία κατά τήν ὁποία τροποποίηση στό παρόν Πρωτόκολλο ἐθεωρήθη ὅτι ἔχει γίνη ἀποδεκτή σύμφωνα μέ τό Ἄρθρο 16 τῆς Συμβάσεως, οἱοδήποτε κατατιθέμενο ὄργανο ἐπικυρώσεως γιά Κύρωση, 'Αποδοχή, Ἔγκριση ἤ Προσχώρηση θά ἔχει ἐφαρμογή στόν παρόν Πρωτόκολλο ὡς τοῦτο ἐτροποποιήθη.

ΑΡΘΡΟΝ VI

Τροποποιήσεις

'Η διαδικασία πού καθορίζεται στό Ἄρθρο 16 τῆς Συμβάσεως ἐν σχέσει μ. τ. Τροποποιήσεις τῶν Ἄρθρων, Παραρτήματος ἤ Προσαρτήματος σέ Παράρτημα τῆς Συμβάσεως θά ἀκολουθεῖται ἀντιστοίχως γιά τίς Τροποποιήσεις στά Ἄρθρα, τό Παράρτημα καί σέ Προσάρτημα ἐπί τοῦ Παραρτήματος τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου.

ΑΡΘΡΟΝ VII

Καταγγελία

Τό παρόν Πρωτόκολλο μπορεῖ νά καταγγελθῆ ἀπό ὁποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος σ' αὐτό ὁποτεδήποτε μετά τήν συμπλήρωση πέντε ἐτῶν ἀπό τήν ἡμερομηνία πού τό Πρωτόκολλο ἐτέθη ἐν ἰσχύϊ γι' αὐτό τό Συμβαλλόμενο Μέρος.

(2) Καταγγελία θά ἔχει ἐφαρμογή μετά τήν κατάθεση ὀργάνου καταγγελίας στόν Γενικό Γραμματέα τοῦ 'Οργανισμοῦ.

(3) Καταγγελία θά ἐφαρμόζεται δώδεκα μῆνες μετά τήν λήψη τῆς ἀνακοινώσεώς της ἀπό τόν Γενικό Γραμματέα τοῦ 'Οργανισμοῦ ἤ μετά παρέλευση ἄλλης μεγαλύτερης χρονικῆς περιόδου πού πιθανόν νά δηλώνεται στήν ἀνακοίνωση.

ΑΡΘΡΟΝ VIII

Θεματοφύλαξ

(1) Τό παρόν Πρωτόκολλο θά κατατεθῆ στόν Γενικό Γραμματέα τοῦ 'Οργανισμοῦ (καλούμενον ἐφεξῆς «'Ο Θεματοφύλαξ»).

(2) 'Ο θεματοφύλαξ θά πρέπει:

(α) νά πληροφορῆ ὅλα τά Κράτη πού ὑπέγραψαν τό παρόν Πρωτόκολλο ἤ προσεχώρησαν σ' αὐτό περί:

(ι) τῶν νέων ὑπογραφῶν ἤ καταθέσεων ὀργάνων ἐπικυρώσεως γιά Κύρωση, 'Αποδοχή, Ἔγκριση ἤ Προσχώρηση μαζί μέ τήν ἡμερομηνία τους·

(ιι) τῆς ἡμερομηνίας θέσεως ἐν ἰσχύϊ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου·

(ιιι) τῆς καταθέσεως οἱουδήποτε ὀργάνου Καταγγελίας τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου μαζί μέ τήν ἡμερομηνία λήψεώς του καί τήν ἡμερομηνία κατά τήν ὁποία ἡ καταγγελία θέ ἰσχύση·

(ιυ) οἱασδήποτε ἀποφάσεως ληφθείσης σύμφωνα μέ τό Ἄρθρο ΙΙ (1) τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου.

(β) νά μεταβιβάσει ἐπικυρωμένα ἀκριβῆ ἀντίγραφα τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου σέ ὅλα τά Κράτη πού ὑπέγραψαν τό παρόν Πρωτόκολλο ἤ προσεχώρησαν σ' αὐτό.

(3) Εὐθύς ὡς τό παρόν Πρωτόκολλον τεθῆ ἐν ἰσχύϊ ἐπικυρωμένο ἀκριβές ἀντίγραφο τούτου θά πρέπει νά ἀποστέλλεται ἀπό τόν Θεματοφύλακα στήν Γραμματεία τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν γιά ὑπογραφή καί δημοσίευση σύμφωνα μέ τό ἄρθρο 102 τοῦ Καταστατικοῦ Χάρτου τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν.

ΑΡΘΡΟΝ IX

Γλῶσσες

Τόν παρόν Πρωτόκολλο συνετάγη ἐν πρωτοτύπω στήν Ἀγγλική, Γαλλική, Ρωσική καί Ἰσπανική, κάθε κείμενο δέ ἀπό αὐτά εἶναι ἐξ ἴσου αὐθεντικό. Ἐπίσημες μεταφράσεις στήν Ἀραβική, Γερμανική, Ἰταλική καί Ἰαπωνική θά ἑτοιμασθοῦν καί κατατεθοῦν μέ τό ὑπογεγραμμένο ἐπίσημο κείμενο.

ΠΡΟΣ ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ οἱ ὑπογράφοντες ἁρμοδίως ἐξουσιοδοτημένοι ἀπό τίς οἰκεῖες Κυβερνήσεις πρός τόν σκοπόν αὐτόν ἔθεσαν τήν ὑπογραφή τους στό παρόν Πρωτόκολλο.

ΕΓΕΝΕΤΟ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ τήν δεκάτην ἑβδόμην Φεβρουαρίου τοῦ χιλιοστοῦ ἐννεακοσιοστοῦ ἑβδομηκοστοῦ ὀγδόου ἔτους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ, 1973

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Κανονισμός 1

Ὁρισμοί

Παράγραφοι (1) ἕως (7) - Καμμία ἀλλαγή.

Τό ὑπάρχον κείμενον τῆς παραγράφου (8) ἀντικαθίσταται ἀπό τά ἀκόλουθα:

(8) (α) «Μετασκευή εὐρείας ἐκτάσεως» σημαίνει μετασκευή τοῦ ὑπάρχοντος πλοίου:

(ι) ἡ ὁποία μεταβάλλει οὐσιωδῶς τίς διαστάσεις ἤ τήν μεταφορική ἱκανότητά του· ἤ

(ιι) ἡ ὁποία μεταβάλλει τόν τύπο του· ἤ

(ιιι) σκοπός τῆς ὁποίας κατά τήν κρίση τῆς Ἀρχῆς, εἶναι κυρίως ἡ παράταση τῆς ζωῆς του· ἤ

(ιυ) ἡ ὁποία ἄλλως μεταβάλλει τοῦτο κατά τέτοιο τρόπο ὥστε ἐάν ἦταν νέο νά ὑπέκειτο στίς σχετικές διατάξεις τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου, οἱ ὁποῖες δέν δύνανται νά ἔχουν ἐφαρμογή ἐπ' αὐτοῦ ὡς ὑπάρχοντος πλοίου.

(β) Ἀνεξαρτήτως τῶν διατάξεων τῆς ὑποπαραγράφου (α) τῆς παρούσης παραγράφου, μετασκευή ὑπάρχοντος πετρελαιοφόρου νεκροῦ βάρους (DEAD WEIGHT) 20.000 τόννων καί ἄνω γιά νά πληροῖ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 13 τοῦ παρόντος Παραρτήματος δέν θά θεωρεῖται, ὅτι συνιστᾶ μετασκευή εὐρείας ἐκτάσεως γιά τήν ἐφαρμογή τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

Παράγραφοι (9) ἕως (22) - Καμμία ἀλλαγή.

Τό ὑπάρχον κείμενο τῆς παραγράφου (23) ἀντικαθίσταται μέ τ' ἀκόλουθα:

(23) «Ἄφορτο ἐκτόπισμα» σημαίνει τό ἐκτόπισμα ἑνός πλοίου σέ μετρικούς τόννους χωρίς φορτίο, καύσιμα, λιπαντικά, θαλάσσιο ἕρμα, γλυκό καί τροφοδοτικό ὕδωρ στίς δεξαμενές, ἀναλώσιμα ὑλικά, ἐπιβάτες καί πλήρωμα μέ τίς ἀποσκευές τους.

Παράγραφοι (24) καί (25) - Καμμία ἀλλαγή.

Οἱ ἀκόλουθοι παράγραφοι προστίθενται στό ὑπάρχον κείμενο:

(26) Ἀνεξαρτήτως τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου (6) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, γιά τήν ἐφαρμογή τῶν Κανονισμῶν 13, 13Β, 13Ε καί 18(5) τοῦ παρόντος Παραρτήματος «νέο δεξαμενόπλοιο» σημαίνει τό δεξαμενόπλοιο:

(α) γιά τό ὁποῖο τό συμβόλαιο κατασκευῆς ὑπεγράφη μετά τήν 1 Ἰουνίου 1979· ἤ

(β) ἐλλείψει συμβολαίου κατασκευῆς, ἡ τρόπις τοῦ ὁποίου τοποθετήθηκε ἤ πού εὑρίσκεται σέ παρεμφερές στάδιο κατασκευῆς μετά τήν 1 Ἰανουαρίου 1980· ἤ

(γ) ἡ παράδοση τοῦ ὁποίου ἔγινε μετά τήν 1 Ἰουνίου 1982· ἤ

(δ) ἔχει ὑποστῆ μετασκευές εὐρείας ἐκτάσεως:

(ι) γιά τίς ὁποῖες τό συμβόλαιο ἔγινε μετά τήν 1 Ἰουνίου 1979· ἤ

(ιι) γιά τίς ὁποῖες δέν ἐγένετο συμβόλαιο καί οἱ μετασκευαστικές ἐργασίες ἄρχισαν μετά τήν 1 Ἰανουαρίου 1980· ἤ

(ιιι) οἱ ὁποῖες ἐπερατώθησαν μετά τήν 1 Ἰουνίου 1982, ἐκτός τῆς περιπτώσεως δεξαμενοπλοίων νεκροῦ βάρους (DEAD WEIGHT) ἄνω τῶν 70.000 τόννων, ὁ ὁρισμός στήν παράγραφο (6) τοῦ παρόντος κανονισμοῦ θά ἐφαρμόζεται διά τούς σκοπούς τοῦ Κανονισμοῦ 13(1) τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(27) Ἀνεξαρτήτως τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου (7) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ γιά τούς σκοπούς τῶν Κανονισμῶν 13, 13Α, 13Β, 13Γ, 13Δ, καί 18(6) τοῦ παρόντος Παραρτήματος «ὑπάρχον Δεξαμενόπλοιο» σημαίνει τό δεξαμενόπλοιο πού δέν εἶναι νέο κατά τόν ὁρισμό τῆς παραγράφου (26) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(28) «Ἀργό πετρέλαιο» σημαίνει κάθε μῖγμα ὑγρῶν ὑδρογονανθράκων πού ἀπαντᾶται σέ φυσική κατάσταση στή γῆ, ἀνεξάρτητα ἄν ἐπεξεργάζεται ἤ ὄχι γιά νά καταστῆ κατάλληλο γιά μεταφορά καί περιλαμβάνει:

(α) τό ἀργό πετρέλαιο ἀπό τό ὁποῖο μπορεῖ νά ἔχουν ἀφαιρεθεῖ ὡρισμένα κλασματικά ἀποστάγματα· καί

(β) τό ἀργό πετρέλαιο στό ὁποῖο μπορεῖ νά ἔχουν προστεθῆ ὡρισμένα κλασματικά ἀποστάγματα.

(29) «Δεξαμενόπλοιο ἀργοῦ πετρελαίου» σημαίνει τό δεξαμενόπλοιο πού ἀσχολεῖται μέ τήν μεταφορά ἀργοῦ πετρελαίου.

(30) «Δεξαμενόπλοιο προϊόντων» σημαίνει τό δεξαμενόπλοιο πού ἀσχολεῖται μέ μέ τήν μεταφορά πετρελαίου, ἄλλου ἐκτός τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου.

Κανονισμοί 2 καί 3 - Καμμία ἀλλαγή

Κανονισμός 4

Τό ὑπάρχον κείμενο τοῦ κανονισμοῦ 4 ἀντικαθίσταται ἀπό τ' ἀκόλουθα:

Ἐπιθεωρήσεις καί Ἔλεγχοι

(1) Οἱοδήποτε δεξαμενόπλοιο ἄνω τῶν 150 κ.ο.χ. καί οἱοδήποτε πλοῖο ἄνω τῶν 400 κ.ο.χ. θά ὑπόκειται στίς ἐπιθεωρήσεις πού καθορίζονται κατωτέρω:

(α) Ἀρχική ἐπιθεώρηση πρίν τό πλοῖο τεθεῖ σέ λειτουργία ἤ πρίν τό Πιστοποιητικό τό ἀπαιτούμενο ἀπό τόν Κανονισμό 5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος ἐκδοθεῖ γιά πρώτη φορά, ἡ ὁποία θά περιλαμβάνει πλήρη ἐπιθεώρηση τῆς κατασκευῆς του, τοῦ ἐξοπλισμοῦ, συστημάτων, ἐξαρτημάτων, διατάξεων καί ὑλικῶν στήν ἔκταση πού τό πλοῖο καλύπτεται ἀπό τό παρόν Παράρτημα. Αὐτή ἡ ἐπιθεώρηση θά εἶναι τέτοια ὥστε νά βεβαιώνεται ὅτι, ἡ κατασκευή, ὁ ἐξοπλισμός, τά συστήματα, τά ἐξαρτήματα, οἱ διατάξεις καί τά ὑλικά συμμορφώνονται πλήρως μέ τίς ἐφαρμοστέες ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(β) Περιοδικές ἐπιθεωρήσεις κατά διαστήματα, καθοριζόμενα ἀπό τήν Ἀρχή, πού νά μή ὑπερβαίνουν τά πέντε ἔτη καί πού θά εἶναι τέτοιες, ὥστε νά ἐξασφαλίζεται ὅτι, ἡ κατασκευή, ὁ ἐξοπλισμός, τά συστήματα, τά ἐξαρτήματα, οἱ διατάξεις καί τό ὑλικό συμμορφώνονται πλήρως μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(γ) Τοὐλάχιστον μία ἐνδιάμεση ἐπιθεώρηση κατά τήν διάρκεια ἰσχύος τοῦ Πιστοποιητικοῦ πού θά εἶναι τέτοια ὥστε νά ἐξασφαλίζεται ὅτι ὁ ἐξοπλισμός καί τά σχετικά ἀντλητικά συστήματα καί τά συστήματα σωληνώσεων, συμπεριλαμβανομένων τῶν τοιούτων παρακολουθήσεως καί ἐλέγχου τῆς ἀπορρίψεως πετρελαίου, τῶν συστημάτων πλύσεως μέ ἀργό πετρέλαιο, τῶν συσκευῶν διαχωριστήρων πετρελαίου/ὕδατος καί συστημάτων διϋλίσεως πετρελαίου, συμμορφώνονται πλήρως μέ τίς ἐφαρμοστέες ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος καί εἶναι σέ καλή κατάσταση λειτουργίας. Στίς περιπτώσεις πού μόνο μία ἐνδιάμεση ἐπιθεώρηση λαμβάνει χώρα κατά τήν διάρκεια ἰσχύος τοῦ Πιστοποιητικοῦ, αὐτή δέν θά πραγματοποιεῖται ἐνωρίτερον τῶν ἕξι μηνῶν πρό, οὔτε ἀργότερα τῶν ἕξι μηνῶν μετά ἀπό τήν ἡμερομηνία τοῦ μέσου τῆς περιόδου ἰσχύος τοῦ Πιστοποιητικοῦ. Τέτοιες ἐνδιάμεσες ἐπιθεωρήσεις θά ὀπισθογράφονται στό Πιστοποιητικό πού ἐκδίδεται σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 5 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(2) Ἡ Ἀρχή θά καθορίζει τήν λήψη καταλλήλων μέτρων γιά πλοῖα πού δέν ὑπόκεινται στίς διατάξεις τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, γιά νά ἐξασφαλίζει ὅτι οἱ ἐφαρμοστέες διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος, πληροῦνται.

(3) (α) Ἐπιθεωρήσεις πλοίων πού ἀφοροῦν στήν ὑλοποίηση τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος Παραρτήματος θά διενεργοῦνται ἀπό ὄργανα τῆς Ἀρχῆς. Ἡ Ἀρχή πάντως μπορεῖ νά ἐμπιστευθεῖ τίς ἐπιθεωρήσεις εἴτε σέ ἐπιθεωρητές διορισμένους γι' αὐτό τό σκοπό, εἴτε σέ ὀργανισμούς ἀναγνωρισμένους ἀπ' αὐτήν.

(β) Ἡ Ἀρχή θά θεσπίζει διατάξεις γιά τήν διενέργεια ἐκτάκτων ἐλέγχων κατά τήν διάρκεια ἰσχύος τοῦ Πιστοποιητικοῦ. Οἱ ἔλεγχοι αὐτοῦ τοῦ τύπου θά βεβαιώνουν ὅτι, τό πλοῖο καί ὁ ἐξοπλισμός του παραμένουν ἀπό κάθε ἄποψη εἰς ἱκανοποιητική κατάσταση γιά τήν ὑπηρεσία πού τό πλοῖο προορίζεται. Αὐτοί οἱ ἔλεγχοι μπορεῖ νά πραγματοποιοῦνται ἀπό κρατικές ὑπηρεσίες ἐλέγχου ἤ ἀπό ἐξουσιοδοτημένους ἐπιθεωρητές ἤ ἀπό ἀναγνωρισμένους ὀργανισμούς ἤ ἀπ' ἄλλα Μέρη κατόπιν αἰτήσεως τῆς Ἀρχῆς. Ὅταν ἡ Ἀρχή κατά τίς διατάξεις τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἐπιβάλλει ἐτήσιες ὑποχρεωτικές ἐπιθεωρήσεις οἱ ἀνωτέρω ἔκτακτοι ἔλεγχοι δέν θά εἶναι ἀπαραίτητοι.

(γ) Ἀρχή πού διορίζει ἐπιθεωρητές ἤ ἀναγνωρισμένους ὀργανισμούς νά ἐκτελοῦν ἐπιθεωρήσεις καί ἐλέγχους, ὅπως ὁρίζεται στίς ὑποπαραγράφους (α) καί (β) τῆς παρούσης παραγράφου, ὀφείλει τοὐλάχιστον νά ἐξουσιοδοτεῖ κάθε διορισμένο ἐπιθεωρητή ἤ ἀναγνωρισμένο ὀργανισμό νά:

(ι) ἀπαιτεῖ ἐπισκευές σ' ἕνα πλοῖο καί

(ιι) νά πραγματοποιεῖ ἐπιθεωρήσεις καί ἐλέγχους ἄν ζητηθοῦν ἀπό τίς ἁρμόδιες ἀρχές τοῦ λιμένος κατάπλου τοῦ πλοίου. Ἡ Ἀρχή θά γνωστοποιήσει στόν Ὀργανισμό τίς ειδικές εὐθύνες καί τίς προϋποθέσεις τῆς ἐξουσιοδοτήσεως πού δίδονται στούς διορισμένους ἐπιθεωρητές ἤ ἀναγνωρισμένους ὀργανισμούς, γιά τήν διανομή στά Μέρη τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου γιά τήν ἐνημέρωση τῶν ὀργάνων τους.

(δ) Ὅταν ἕνας διορισμένος ἐπιθεωρητής ἤ ἀναγνωρισμένος ὀργανισμός κρίνει ὅτι, ἡ κατάσταση τοῦ πλοίου ἤ τοῦ ἐξοπλισμοῦ του δέν ἀνταποκρίνεται οὐσιωδῶς πρός τά στοιχεῖα τοῦ Πιστοποιητικοῦ ἤ ἡ κατάστασή του εἶναι τέτοια πού νά μή δύναται νά ταξειδεύση χωρίς νά προξενήσει ἀδικαιολόγητο κίνδυνο ζημιῶν στό θαλάσσιο περιβάλλον, τότε ὁ ἐπιθεωρητής ἤ ὁ ὀργανισμός θά βεβαιώνει ἀμέσως ὅτι, ἔλαβον χώρα ἐνέργειες ἀποκαταστάσεως καί θά ἐνημερώνει ἐν εὐθέτῳ χρόνῳ τήν Ἀρχή. Ἐάν οἱ ἐνέργειες διά τήν ἀποκατάσταση δέν γίνουν, τό Πιστοποιητικό δέον ὅπως ἀποσύρεται μέ ἄμεσο ἐνημέρωση τῆς Ἀρχῆς καί ἐάν τό πλοῖο εὑρίσκεται σέ λιμένα ἄλλου Μέρους θά εἰδοποιηθοῦν ἀμέσως οἱ ἁρμόδιες Ἀρχές τοῦ λιμένος πού εὑρίσκεται τό πλοῖο. Ὅταν ἕνα ὄργανο τῆς Ἀρχῆς, διορισμένος ἐπιθεωρητής ἤ ἀναγνωρισμένος ὀργανισμός ἔχει εἰδοποιήσει τίς ἁρμόδιες ἀρχές τοῦ λιμένος προσεγγίσεως πλοίου, ἡ ἐνδιαφερομένη Κυβέρνηση τοῦ λιμένος προσεγγίσεως, θά παρέχει στό ὄργανο αὐτό, ἐπιθεωρητή ἤ ὀργανισμό κάθε ἀναγκαία βοήθεια ἤ συμπαράσταση γιά νά ἐκπληρώσουν τίς ὑποχρεώσεις των σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Ὅπου τοῦτο εἶναι ἐφαρμοστέο, ἡ Κυβέρνηση τοῦ λιμένος προσεγγίσεως τοῦ πλοίου θά λάβη τέτοια μέτρα ὥστε νά ἐξασφαλίζεται ὅτι, τό πλοῖο δέν θ' ἀποπλεύση μέχρις ὅτου δύναται νά ταξειδεύση ἤ νά ἀποπλεύση ἀπό τό λιμάνι γιά νά κατευθυνθεῖ στήν πλησιέστερη κατάλληλη διαθέσιμη ἐπισκευαστική βάση, χωρίς νά προκαλέση ἀδικαιολόγητο ἀπειλή προσβολῆς τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος.

(ε) Σέ κάθε περίπτωση, ἡ ἐνδιαφερομένη Ἀρχή θά ἐγγυᾶται πλήρως τήν πληρότητα καί ἀποτελεσματικότητα τῶν ἐπιθεωρήσεων καί ἐλέγχων καί θ' ἀναλαμβάνει τήν ὑποχρέωση νά ἐξασφαλίσει τίς ἀπαραίτητες διατάξεις γιά νά ἐκπληρωθεῖ ἡ ὑποχρέωση αὐτή.

(4) (α) Ἡ κατάσταση τοῦ πλοίου καί τοῦ ἐξοπλισμοῦ του θά διατηρεῖται κατά τρόπον πού νά πληροῦνται οἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου, ὥστε νά ἐξασφαλίζεται, ὅτι τό πλοῖο ἀπό κάθε ἄποψη ἐξακολουθῆ νά εἶναι ἱκανό νά ταξειδεύση χωρίς νά προκαλῆ ἀδικαιολόγητο ἀπειλή προσβολῆς τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος.

(β) Μετά τό πέρας κάθε ἐπιθεωρήσεως τοῦ πλοίου κατά τήν παράγραφο (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, δέν θά γίνεται καμμία ἀλλαγή στήν κατασκευή, ἐξοπλισμό, συστήματα, ἐξαρτήματα, διατάξεις ἤ ὑλικό πού καλύπτονται ἀπό τήν ἐπιθεώρηση, χωρίς τήν παρέμβαση τῆς Ἀρχῆς, ἐκτός ἀπό τήν ἄμεση ἀντικατάσταση τοῦ σχετικοῦ ἐξοπλισμοῦ καί ἐξαρτημάτων.

(γ) Ὁποτεδήποτε συμβαίνει ἀτύχημα σέ πλοῖο ἤ διαπιστώνεται κάποιο ἐλάττωμα τό ὁποῖο οὐσιωδῶς ἐπηρεάζει τήν ἀκεραιότητα τοῦ πλοίου ἤ τήν ἀποτελεσματικότητα ἤ τήν πληρότητα τοῦ ἐξοπλισμοῦ του τήν καλυπτομένη ἀπό τό παρόν Παράρτημα, ὁ Πλοίαρχος ἤ ὁ πλοιοκτήτης θ' ἀναφέρει στήν Ἀρχή μέ πρώτη εὐκαιρία, στόν ἀναγνωρισμένο ὀργανισμό ἤ στόν διορισμένο ἐπιθεωρητή τόν ὑπεύθυνο γιά τήν ἔκδοση τοῦ σχετικοῦ Πιστοποιητικοῦ, ὁ ὁποῖος θ' ἀρχίση ἔρευνα γιά νά ἀποφασίση ἄν ἡ ἐπιθεώρηση πού ἀπαιτεῖται ἀπό τήν παράγραφο (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ εἶναι ἀναγκαία. Ἄν τό πλοῖο εὑρίσκεται σέ λιμάνι ἄλλου Μέρους, ὁ πλοίαρχος ἤ ὁ πλοιοκτήτης θ' ἀναφέρη ἀμέσως στίς ἁρμόδιες Ἀρχές τοῦ λιμένος προσεγγίσεως καί ὁ διορισμένος ἐπιθεωρητής ἤ ὁ ἀναγνωρισμένος ὀργανισμός θά ἐξακριβώση ὅτι, ἔχει γίνει ἀναφορά αὐτοῦ τοῦ τύπου.

Κανονισμοί 5, 6 καί 7

Στό ὑπάρχον κείμενο τῶν ἀνωτέρω Κανονισμῶν, ὅπου γίνεται μνεία τοῦ «1973» σέ σχέση πρός τό Διεθνές Πιστοποιητικό Ἀποφυγῆς Ρυπάνσεως Πετρελαίου, αὐτή διαγράφεται.

Κανονισμός 8

Διάρκεια Πιστοποιητικοῦ

Τό ὑπάρχον κείμενον τοῦ Κανονισμοῦ 8 ἀντικαθίσταται ὡς κατωτέρω:

(1) Τό Διεθνές Πιστοποιητικό Ἀποφυγῆς Ρυπάνσεως Πετρελαίου θά ἐκδίδεται γιά περίοδο καθοριζομένη ἀπό τήν Ἀρχή, πού δέν θά ὑπερβαίνει τά πέντε ἔτη ἀπό τήν ἡμερομηνία τῆς ἐκδόσεως, ὑπό τήν προϋπόθεση ὅτι, στήν περίπτωση πετρελαιοφόρου πού λειτουργεῖ μέ δεξαμενές ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἕρμα, γιά περιορισμένη περίοδο πού καθορίζεται στόν Κανονισμό 13 (9) τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ἡ περίοδος ἰσχύος τοῦ Πιστοποιητικοῦ δέν θά ὑπερβαίνει τήν τοιουτροτρόπως καθοριζομένη περίοδο.

(2) Πιστοποιητικό θά παύση νά ἰσχύη ἐάν ἔχουν γίνει σημαντικές ἀλλαγές στήν κατασκευή, ἐξοπλισμό, συστήματα, ἐξαρτήματα, διατάξεις ἤ ὑλικά πού ἀπαιτοῦνται, χωρίς τήν παρέμβαση τῆς Ἀρχῆς, ἐκτός ἀπό τήν ἀπ' εὐθείας ἀντικατάσταση ἑνός τέτοιου ἐξοπλισμοῦ ἤ ἐξαρτημάτων ἤ ἐάν δέν ἔχουν ἐκτελεσθῆ οἱ ἐνδιάμεσες ἐπιθεωρήσεις ὅπως ἔχουν καθορισθῆ ἀπό τήν Ἀρχή σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 4 (1) (γ) τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(3) Πιστοποιητικό πού ἐκδόθηκε γιά πλοῖο θά παύση νά ἰσχύει μέ τήν ἀλλαγή τῆς σημαίας τοῦ πλοίου τούτου στήν σημαία μιᾶς ἄλλης χώρας. Νέο Πιστοποιητικό θά ἐκδοθῆ μόνον ἐάν ἡ Κυβέρνηση πού ἐκδίδει τοῦτο εἶναι ἀπόλυτα ἱκανοποιημένη ὅτι τό πλοῖο συμμορφώνεται πλήρως μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 4 (4) (α) καί (β) τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Στήν περίπτωση ἀλλαγῆς τῆς σημαίας μεταξύ Κρατῶν Μερῶν ἐάν αἰτηθῆ ἐντός τριῶν μηνῶν ἀπό τῆς ἀλλαγῆς ἡ Κυβέρνηση τοῦ Μέρους τοῦ ὁποίου τήν σημαία ἔφερε τό πλοῖο, θά μεταβιβάση τό συντομώτερο δυνατό στήν Ἀρχή ἀντίγραφο τοῦ Πιστοποιητικοῦ πού ἔφερε τό πλοῖο πρό τῆς ἀλλαγῆς καί ἐάν εἶναι διαθέσιμο, ἀντίγραφο τῆς σχετικῆς ἐκθέσεως τῆς ἐπιθεωρήσεως.

Κανονισμοί 9 ἕως 12 - Καμμία ἀλλαγή.

Τό ὑπάρχον κείμενο τοῦ Κανονισμοῦ 13 ἀντικαθίσταται ἀπό τούς ἀκολούθους Κανονισμούς.

Κανονισμός 13

Δεξαμενές διαχωρισμένου ἕρματος

Δεξαμενές καθαροῦ ἕρματος καί καθαρισμός μέ ἀργό πετρέλαιο

Ὑπό τήν αἵρεση τῶν διατάξεων τῶν Κανονισμῶν 13Γ καί 13Δ τοῦ παρόντος Παραρτήματος, τά πετρελαιοφόρα θά συμμορφώνονται μέ τίς διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Νέα πετρελαιοφόρα νεκροῦ βάρους (DEAD WEIGHT) 20.000 τόννων καί ἄνω:

(1) Κάθε νέο πετρελαιοφόρο ἀργοῦ πετρελαίου νεκροῦ βάρους 20.000 τόννων καί ἄνω καί κάθε νέο δεξαμενόπλοιο μεταφορᾶς προϊόντων πετρελαίου νεκροῦ βάρους 30.000 τόννων καί ἄνω, θά φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου ἕρματος καί θά συμμορφώνεται μέ, τίς παραγράφους (2), (3) καί (4) ἤ τήν παράγραφο (5) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(2) Ἡ χωρητικότητα τῶν δεξαμενῶν διαχωρισμένου ἕρματος θά καθορίζεται ἔτσι, ὥστε τό πλοῖο νά δύναται νά ταξειδεύει ἀσφαλῶς χωρίς νά καταφεύγει στήν χρησιμοποίηση τῶν δεξαμενῶν φορτίου γιά θαλάσσιο ἕρμα πλήν τῶν περιπτώσεων πού καθορίζονται στήν παράγραφο (3) ἤ (4) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Σέ ὅλες τίς περιπτώσεις ἐν τούτοις, ἡ χωρητικότητα τῶν δεξαμενῶν διαχωρισμένου ἕρματος τοῦ πλοίου, θά εἶναι τοὐλάχιστον τέτοια ὥστε, σέ κάθε κατάσταση ὑπό ἕρμα, καθ' ὅλη τήν διάρκεια τοῦ ταξειδίου, συμπεριλαμβανομένων τῶν περιπτώσεων πού ὁ πλοῦς γίνεται μόνον μέ τό ἄφορτο ἐκτόπισμα σύν τό διαχωρισμένο ἕρμα, τά βυθίσματα καί ἡ διαγωγή τοῦ πλοίου νά μποροῦν νά πληροῦν τίς κάτωθι ἀπαιτήσεις:

(α) τό βύθισμα γάστρας στό μέσον τοῦ πλοίου (dm) σέ μέτρα (χωρίς νά ὑπολογίζεται ὁποιαδήποτε παραμόρφωση τοῦ πλοίου) δέν θά εἶναι μικρότερο ἀπό:

$$dm = 2.0 + 0.02\ L$$

(β) τά βυθίσματα στήν πρωραία καί πρυμναία κατακόρυφο θ' ἀντιστοιχοῦν σ' αὐτά πού προσδιορίζονται ἀπό τό βύθισμα στό μέσο τοῦ πλοίου (dm), ὅπως ὁρίζεται στήν ὑποπαράγραφο (α) τῆς παρούσης παραγράφου, ὥστε τό πλοῖο νά ἔχει διαγωγή μέ τήν πρύμνη ὄχι μεγαλύτερη ἀπό 0.015 L καί

(γ) σέ κάθε περίπτωση τό βύθισμα στήν πρυμναία κάθετο νά μήν εἶναι μικρότερο ἀπ' ἐκεῖνο πού εἶναι ἀπαραίτητο γιά νά ἐπιτευχθεῖ ἡ πλήρης βύθιση τῆς ἕλικος (κων) τοῦ πλοίου.

(3) Σέ καμμιά περίπτωση δέν θά μεταφέρεται θαλάσσερμα στίς δεξαμενές φορτίου πλήν σπανίων περιπτώσεων ταξειδίων, πού οἱ καιρικές συνθῆκες εἶναι τόσον δυσμενεῖς, ὥστε κατά τήν γνώμη τοῦ πλοιάρχου, εἶναι ἀναγκαῖο νά τοποθετηθεῖ πρόσθετο θαλάσσερμα στίς δεξαμενές φορτίου γιά τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου. Τό πρόσθετο θαλάσσερμα αὐτῆς τῆς περιπτώσεως θά διοχετεύεται καί θά ἀπορρίπτεται σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό (9) τοῦ παρόντος Παραρτήματος καί σύμφωνα μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ κανονισμοῦ (15) τοῦ παρόντος Παραρτήματος σχετική δέ ἐγγραφή θά γίνεται στό βιβλίο Πετρελαίου πού ἀναφέρεται στόν Κανονισμό 20 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(4) Στήν περίπτωση νέων δεξαμενοπλοίων ἀργοῦ πετρελαίου τό πρόσθετο ἕρμα πού ἐπιτρέπεται νά τοποθετηθεῖ σύμφωνα μέ τήν παράγραφο (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, θά μεταφέρεται σέ δεξαμενές φορτίου μόνον ἐφ' ὅσον ἔχουν πλυθῆ μέ ἀργό πετρέλαιο σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 13Β τοῦ παρόντος Παραρτήματος πρό τῆς ἀναχωρήσεως ἀπό τόν λιμένα ἤ τερματικό σταθμό ἐκφορτώσεως.

(5) Ἀνεξαρτήτως τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ οἱ καταστάσεις διαχωρισμένου ἕρματος πετρελαιοφόρων μήκους μικροτέρου τῶν 150 μέτρων θά ἱκανοποιοῦν τήν Ἀρχήν.

(6) Κάθε νέο πετρελαιοφόρο ἀργοῦ πετρελαίου νεκροῦ βάρους 20.000 τόννων καί ἄνω, θά εἶναι ἐξοπλισμένο μέ σύστημα καθαρισμοῦ δεξαμενῶν φορτίου μέ ἀργό πετρέλαιο. Ἡ Ἀρχή θ' ἀναλάβη νά ἐξασφαλίση ὅτι, τό σύστημα πληροῖ τίς ἀπαιτήσεις του κανονισμοῦ 13Β τοῦ παρόντος Παραρτήματος, σέ χρονικό διάστημα ἑνός ἔτους ἀφ' ὅτου τό πετρελαιοφόρο τό πρῶτον ἄρχισε νά μεταφέρη ἀργό πετρέλαιο ἤ στό τέλος τοῦ τρίτου ταξειδίου μεταφορᾶς ἀργοῦ πετρελαίου κατάλληλου γιά καθαρισμό μέ ἀργό πετρέλαιο, οἱονδήποτε εἶναι ἀργότερον. Ἐκτός ἐάν τό πετρελαιοφόρο μεταφέρει ἀργό πετρέλαιο πού δέν εἶναι κατάλληλο γιά τόν καθαρισμό μέ ἀργό πετρέλαιο, τότε θά χρησιμοποιεῖ τό σύστημα σύμφωνα μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ ἐκείνου.

Ὑπάρχοντα δεξαμενόπλοια ἀργοῦ πετρελαίου νεκροῦ βάρους 40.000 τόννων καί ἄνω.

(7) Ὑπό τήν αἵρεση τῶν διατάξεων τῶν παραγράφων (8) καί (9) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ κάθε ὑπάρχον πετρελαιοφόρο ἀργοῦ πετρελαίου νεκροῦ βάρους (DEAD WEIGHT) 40.000 τόννων καί ἄνω θά φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου ἕρματος καί θά

συμμορφώνεται μέ τίς ἀπαιτήσεις τῶν παραγράφων (2) καί (3) τοῦ παροντος Κανονισμοῦ ἀπό τήν ἡμερομηνία θέσεως σέ ἰσχύ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου.

(8) Ὑπάρχοντα πετρελαιοφόρα ἀργοῦ πετρελαίου πού ἀναφέρονται στήν παράγραφο (7) τοῦ παρόντος Κανινισμοῦ δύναται, ἀντί νά διαθέτουν δεξαμενές διαχωρισμένου ἕρματος, νά λειτουργοῦν χρησιμοποιώντας τήν μέθοδο καθαρισμοῦ δεξαμενῶν φορτίου μέ ἀργό πετρέλαιο σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 13Β τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ἐκτός ἄν τό πετρελαιοφόρο ἀργοῦ πετρελαίου προορίζεται νά μεταφέρει ἀργό πετρέλαιο πού δέν εἶναι κατάλληλο γιά καθαρισμό.

(9) Ὑπάρχοντα πετρελαιοφόρα ἀργοῦ πετρελαίου πού ἀναφέρονται στήν παράγραφο (7) ἤ (8) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δύναται, ἀντί νά εἶναι ἐφοδιασμένα μέ δεξαμενές διαχωρισμένου ἕρματος, ἤ νά λειτουργοῦν χρησιμοοιώντας τήν μέθοδο καθαρισμοῦ δεξαμενῶν φορτίου μέ ἀργό πετρέλαιο, νά λειτουργοῦν μέ δεξαμενές ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἕρμα, σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 13Α τοῦ παρόντος Παραρτήματος γιά τήν ἀκόλουθη περίοδο:

(α) γιά πετρελαιοφόρα ἀργοῦ πετρελαίου νεκροῦ βάρους (DEAD WEIGHT) 70.000 τόννων καί ἄνω, ἕως δύο ἔτη μετά τήν ἡμερομηνία θέσεως σέ ἰσχύ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου· καί

(β) γιά πετρελαιοφόρα ἀργοῦ πετρελαίου νεκροῦ βάρους (DEAD WEIGHT) 40.000 τόννων καί ἄνω ἀλλά κάτω τῶν 70.000 τόννων, ἕως τέσσερα ἔτη μετά τήν ἡμερομηνία θέσεως σέ ἰσχύ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου.

Ὑπάρχοντα δεξαμενόπλοια προϊόντων πετρελαίου νεκροῦ βάρους (DEAD WEIGHT) 40.000 τόννων καί ἄνω

(10) Ἀπό τήν ἡμερομηνία θέσεως ἐν ἰσχύ τοῦ παροντός Πρωτοκόλλου κάθε ὑπάρχον πετρελαιοφόρο προϊόντων νεκροῦ βάρους (DEAD WEIGHT) 40.000 τόννων καί ἄνω θά φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου ἕρματος καί θά πληροῖ τίς ἀπαιτήσεις τῶν παραγράφων (2) καί (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἤ ἐναλλακτικά, θά λειτουργεῖ μέ δεξαμενές ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἕρμα, σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 13Α τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

Μεταχείρισις πετρελαιοφόρου ὡς τοιούτου μέ δεξαμενές διαχωρισμένου ἕρματος.

(11) Κάθε πετρελαιοφόρο πού δέν ἀπαιτεῖται νά φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου ἕρματος σύμφωνα μέ τήν παράγραφο (1), (7) ἤ (10) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ δύναται νά τύχει μεταχειρίσεως σάν πετρελαιοφόρο διαχωρισμένου ἕρματος, ὑπό τήν προϋπόθεση ὅτι πληροῖ τίς ἀπαιτήσεις τῶν παραγράφων (2) καί (3) ἤ τῆς παραγράφου (5) ἀναλόγως τῆς περιπτώσεώς του, τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Κανονισμός 13Α

Ἀπαιτήσεις γιά πετρελαιοφόρα μέ δεξαμενές ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἕρμα (C.B.T.)

(1) Πετρελαιοφόρο πού λειτουργεῖ μέ δεξαμενές ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἕρμα, σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 13 (9) ἤ (10) τοῦ παρόντος Παραρτήματος, θά ἔχει ἐπαρκῆ χωρητικότητα δεξαμενῶν, ἀποκλειστικά γιά τήν μεταφορά καθαροῦ ἕρματος, ὅπως ὁρίζεται στόν Κανονισμό 1 (16) τοῦ παρόντος Παραρτήματος εἰς τρόπον ὥστε νά πληροῦνται οἱ ἀπαιτήσεις τοῦ Καν. 13 (2) καί (3) τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(2) Οἱ διατάξεις καί οἱ λειτουργικές διαδικασίες τῶν δεξαμενῶν πού προορίζονται ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἕρμα θά εἶναι σύμφωνες μέ τίς ἀπαιτήσεις πού καθορίζονται ἀπό τήν Ἀρχή. Οἱ ἀπαιτήσεις αὐτές θά περιλαμβάνουν τουλάχιστον ὅλες τίς διατάξεις «περί προδιαγραφῶν γιά δεξαμενόπλοια μέ δεξαμενές ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἕρμα» πού υἱοθετήθηκαν ἀπό τήν Διεθνή Διάσκεψη γιά τήν Ἀσφάλεια τῶν δεξαμενοπλοίων καί τήν Ἀποφυγή Ρυπάνσεως 1978, μέ τήν Ἀπόφαση 14, καθώς καί τῶν ἀναθεωρήσεών των πού δυνατόν να πραγματοποιηθοῦν ἀπό τόν Ὀργανισμό.

(3) Πετρελαιοφόρο πού λειτουργεῖ μέ δεξαμενές ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἕρμα θά εἶναι ἐφωδιασμένο μέ μετρητή περιεκτικότητος πετρελαίου, ἐγκεκριμένο ἀπό τήν Ἀρχή βάσει προδιαγραφῶν πού συνιστῶνται ἀπό τόν Ὀργανισμό,* πού νά ἐπιτρέπει τόν ἔλεγχο τῆς περιεκτικότητος σέ πετρέλαιο τοῦ ὑδάτινου ἕρματος πού ἀπορρίπτεται. Ὁ μετρητής περιεκτικότητας πετρελαίου θά τοποθετεῖται πρό τῆς πρώτης προγραμματισμένης ἐπισκέψεως τοῦ δεξαμενοπλοίου σέ ναυπηγεῖο, μετά τήν θέση σέ ἰσχύ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου.

Μέχρι τότε καί λαμβανομένου ὑπόψη ὅτι ὁ μετρητής περιεκτικότητος πετρελαίου εἶναι ἐγκατεστημένος, θά πρέπει ἀμέσως πρό τῆς ἀπορρίψεως τοῦ θαλασσέρματος νά γίνεται ἐπιβεβαίωση κατόπιν ἐλέγχου ὅτι στίς δεξαμενές πού προορίζονται ἀποκλειστικῶς διά τήν παραλαβήν θαλασσέρματος δέν ἔλαβε χώρα ἀνάμιξη μέ πετρέλαιο.

(4) **Κάθε πετρελαιοφόρο πού λειτουργεῖ μέ δεξαμενές προοριζόμενες ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἕρμα θά εἶναι ἐφωδιασμένο μέ:**

(α) **ἐγχειρίδιο λειτουργίας δεξαμενῶν ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἕρμα, πού θά περιέχει λεπτομέρειες τοῦ συστήματος καί ὁδηγίες γιά τόν τρόπο λειτουργίας του. Τό ἐγχειρίδιο αὐτοῦ τοῦ τύπου θά ἱκανοποιεῖ, τήν Ἀρχή καί θά περιέχει ὅλες τίς πληροφορίες πού καθορίζονται στίς Προδιαγραφές πού ἀναφέρονται στήν παράγραφο (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Ἄν γίνει κάποια ἀλλαγή πού ἐπηρεάζει τό σύστημα τῶν δεξαμενῶν πού προορίζονται ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἕρμα, τό ἐγχειρίδιο λειτουργίας θά ἀναθεωρηθεῖ ἀνάλογα· καί**

* Γίνεται μνεία τῆς Συστάσεως τῶν Διεθνῶν Προδιαγραφῶν Λειτουργίας & Δοκιμῶν γιά Συσκευές Διαχωριστήρων πετρελαίου/ὕδατος καί Μετρητῶν Περιεκτικότητος Πετρελαίου πού υἱοθετήθηκε ἀπό τόν Ὀργανισμό μέ τήν Ἀπόφαση Α.393 (Χ).

(β) Συμπλήρωμα τοῦ Βιβλίου Πετρελαίου πού ἀναφέρεται στόν Κανονισμό 20 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ὅπως καθορίζεται στό Συμπλήρωμα 1 τοῦ Προσαρτήματος III τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Τό Συμπλήρωμα θά ἐπισυνάπτεται μονίμως στό Βιβλίο Πετρελαίου.

Κανονισμός 13Β

Ἀπαιτήσεις γιά τόν καθαρισμό μέ ἀργό πετρέλαιο

(1) Κάθε σύστημα πλύσεως μέ ἀργό πετρέλαιο πού ἀπαιτεῖται σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 13 (6) καί (8) τοῦ παρόντος Παραρτήματος θά πληροῖ τίς διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(2) Ἡ ἐγκατάσταση πλύσεως μέ ἀργό πετρέλαιο καί τά συναφῆ μηχανήματα καί διατάξεις θά πληροῦν τίς ἀπαιτήσεις πού καθορίζονται ἀπό τήν Ἀρχή. Αὐτές οἱ ἀπαιτήσεις θά περιέχουν τουλάχιστον ὅλες τίς διατάξεις τῶν προδιαγραφῶν γιά τήν Σχεδίαση, Λειτουργία καί Ἔλεγχο τῶν Συστημάτων πλύσεως μέ Ἀργό Πετρέλαιο πού υἱοθετήθηκαν ἀπό τήν Διεθνή Διάσκεψη περί Ἀσφάλειας τῶν Πετρελαιοφόρων καί Ἀποφυγή Ρυπάνσεως, 1978 μέ τήν Ἀπόφαση 15, καθώς καί τῶν ἀναθεωρήσεων πού δυνατόν νά πραγματοποιηθοῦν ἀπό τόν Ὀργανισμό.

(3) Σύστημα διοχετεύσεως ἀδρανοῦς ἀερίου θά ὑπάρχει σέ κάθε δεξαμενή φορτίου καί δεξαμενή καταλοίπων (SLOP TANK) σύμφωνα μέ τούς οἰκείους Κανονισμούς τοῦ Κεφαλαίου II - 2 τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περί Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρώπινης Ζωῆς στήν Θάλασσα, 1974, ὅπως τροποποιήθηκε καί συμπληρώθηκε μέ τό Πρωτόκολλο τοῦ 1978 τό προσηρτημένο στήν Διεθνή Σύμβαση γιά τήν Ἀσφάλεια τῆς Ἀνθρώπινης Ζωῆς στήν Θάλασσα, 1974.

(4) Ὅσον ἀφορᾶ τόν ἑρματισμό τῶν δεξαμενῶν φορτίου, ἐπαρκεῖς δεξαμενές φορτίου θά πλένωνται μέ ἀργό πετρέλαιο πρό τῆς ἐνάρξεως κάθε ταξειδίου μέ ἕρμα, ὥστε νά ἐξασφαλίζεται λαμβάνοντας ὑπ' ὄψη τό εἶδος ἀπασχολήσεως τοῦ δεξαμενοπλοίου καί τίς ἀναμενόμενες καιρικές συνθῆκες ὅτι ἡ ποσότης τοῦ θαλασσέρματος θά τοποθετεῖται μόνο σέ δεξαμενές πού ἔχουν πλυθῆ μέ ἀργό πετρέλαιο.

(5) Κάθε δεξαμενόπλοιο πού λειτουργεῖ μέ συστήματα πλύσεως μέ ἀργό πετρέλαιο θά ἐφοδιάζεται μέ:

(α) Ἐγχειρίδιο λειτουργίας καί ὀργάνων πού θά περιγράφει μέ λεπτομέρειες τό σύστημα καί τά μηχανήματα καί θά καθορίζει τόν τρόπο λειτουργίας του. Τό ἐγχειρίδιο αὐτοῦ τοῦ τύπου θά ἱκανοποιεῖ τήν Ἀρχή καί θά περιέχει ὅλες τίς πληροφορίες πού καθορίζονται στίς Προδιαγραφές πού ἀναφέρονται στήν παράγραφο (2) τοῦ παρόνος Κανονισμοῦ. Ἄν γίνει κάποια ἀλλαγή πού θά ἐπηρεάζει τό σύστημα πλύσεως μέ ἀργό πετρέλαιο τό Ἐγχειρίδιο Λειτουργίας καί ὀργάνων θά ἀναθεωρηθῆ ἀνάλογα· καί

(β) Συμπλήρωμα τοῦ Βιβλίου Πετρελαίου πού ἀναφέρεται στόν Κανονισμό 20 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ὅπως καθορίζεται στό Συμπλήρωμα 2 τοῦ Προσαρτήματος III τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Τό Συμπλήρωμα θά ἐπισυνάπτεται μόνιμα στό Βιβλίο Πετρελαίου.

Κανονισμός 13Γ

Ὑπάρχοντα δεξαμενόπλοια διά εἰδικά ταξείδια

(1) Δυνάμει τῶν διατάξεων τῶν παραγράφων (2) καί (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, οἱ Κανονισμοί 13 (7) ἕως (10) τοῦ παρόντος Παραρτήματος δέν θά ἐφαρμόζονται σέ ὑπάρχοντα δεξαμενόπλοια πού ἐκτελοῦν εἰδικούς πλόες μεταξύ:

(α) λιμένων ἤ σταθμῶν ἐντός τῆς ἐπικρατείας Κράτους Μέρους τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου· ἤ

(β) λιμένων ἤ σταθμῶν Κρατῶν Μερῶν τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου, ὅπου:

(ι) τό ταξείδι ἐξ ὁλοκλήρου πραγματοποιεῖται ἐντός Εἰδικῆς Περιοχῆς, ὅπως καθορίζεται στόν Κανονισμό (10) (1) τοῦ παρόντος Παραρτήματος· ἤ

(ιι) τό ταξείδι ἐξ ὁλοκλήρου πραγματοποιεῖται ἐντός ἄλλων ὁρίων καθοριζομένων ἀπό τόν Ὀργανισμό.

(2) Οἱ διατάξεις τῆς παραγράφου (1) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θά ἐφαρμόζονται μόνον ὅταν οἱ λιμένες ἤ οἱ σταθμοί, ὅπου λαμβάνουν χώρα φορτώσεις φορτίων γιά νά ἐκτελεσθοῦν ταξείδια αὐτοῦ τοῦ τύπου, διαθέτουν ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς ἐπαρκεῖς γιά τήν λῆψη καί ἐπεξεργασία ὅλου τοῦ ἕρματος καί τοῦ ὕδατος πλύσεως τῶν δεξαμενῶν ἀπ' ὅλα τα δεξαμενόπλοια πού χρησιμοποιοῦν αὐτούς καί ἐφ' ὅσον οἱ ἀκόλουθες συνθῆκες πληροῦνται:

(α) δυνάμει τῶν ἐξαιρέσεων πού προβλέπονται στόν Κανονισμό 11 τοῦ παρόντος Παραρτήματος, ὅλο τό θαλάσσερμα, συμπεριλαμβανομένου τοῦ καθαροῦ θαλασσέρματος καί τῶν καταλοίπων τῆς πλύσεως τῶν δεξαμενῶν κρατοῦνται στό πλοῖο καί μεταφέρονται στίς ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς ἡ δέ σχετική ἐγγραφή θά γίνεται στό οἰκεῖο τμῆμα τοῦ Συμπληρώματος τοῦ Βιβλίου Πετρελαίου, πού ἀναφέρεται στήν παράγραφο (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἀπό τήν ἁρμόδια Ἀρχή τοῦ λιμένος προσεγγίσεως·

(β) ἔχει συναφθεῖ συμφωνία μεταξύ τῆς Ἀρχῆς καί τῶν Κυβερνήσεων τῶν Χωρῶν τῶν λιμένων προσεγγίσεως πού ἀναφέρονται στήν ὑποπαράγραφο (1) (α) ἤ (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἡ ὁποία ἀφορᾶ τήν χρησιμοποίηση ὑπάρχοντος δεξαμενοπλοίου γιά τήν ἐκτέλεση εἰδικῶν ταξειδίων·

(γ) ἡ ἐπάρκεια τῶν ἐγκαταστάσεων ὑποδοχῆς σύμφωνα μέ τίς σχετικές διατάξεις τοῦ παρόντος Παραρτήματος στούς λιμένες ἤ σταθμούς πού ἀναφέρονται ἀνωτέρω, γιά τούς σκοπούς τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἔχει γίνει ἀποδεκτή ἀπό τίς Κυβερνήσεις τῶν χωρῶν Μερῶν τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου ἐντός τῆς ἐπικρατείας τῶν ὁποίων εὑρίσκονται λιμένες ἤ σταθμοί αὐτοῦ τοῦ εἴδους· καί

(δ) στό Διεθνές Πιστοποιητικό 'Αποφυγῆς Ρυπάνσεως Πετρελαίου ὑπάρχει ὀπισθογράφηση, ὅτι τό δεξαμενόπλοιο ἐκτελεῖ μόνον ειδικούς πλόες αὐτοῦ τοῦ εἴδους.

(3) Κάθε δεξαμενόπλοιο ειδικῶν πλόων θά διαθέτει Συμπλήρωμα τοῦ Βιβλίου Πετρελαίου πού ἀναφέρεται στόν Κανονισμό 20 τοῦ παρόντος Παραρτήματος ὅπως καθορίζεται στό Συμπλήρωμα 3 τοῦ Προσαρτήματος III τοῦ παρόντος Παραρτήματος. Τό Συμπλήρωμα αὐτό θά ἐπισυνάπτεται μόνιμα στό Βιβλίο Πετρελαίου.

Κανονισμός 13Δ

Ὑπάρχοντα Πετρελαιοφόρα πού ἔχουν Ειδικές διατάξεις 'Ερματισμοῦ.

(1) Ὅταν ὑπάρχον πετρελαιοφόρο εἶναι ἔτσι κατασκευασμένο ἤ λειτουργεῖ κατά τέτοιο τρόπο ὥστε νά συμμορφώνεται πάντοτε μέ τίς ἀπαιτήσεις βυθίσματος καί διαγωγῆς (TRIM), πού καθορίζονται στόν Κανονισμό 13 (2) τοῦ παρόντος Παραρτήματος χωρίς νά καταφύγει στήν χρήση θαλασσέρματος, θά θεωρεῖται ὅτι πληροῖ τίς ἀπαιτήσεις περί δεξαμενῶν διαχωρισμένου ἕρματος πού ἀναφέρονται στόν Κανονισμό 13 (7) τοῦ παρόντος Παραρτήματος ὑπό τήν προϋπόθεση, ὅτι, ὅλες οἱ ἀκόλουθες συνθῆκες πληροῦνται:

(α) ὁ τρόπος λειτουργίας καί οἱ διατάξεις ἑρματισμοῦ εἶναι ἐγκεκριμένα ἀπό τήν 'Αρχή·

(β) ἔχει συναφθεῖ σχετική συμφωνία μεταξύ τῆς 'Αρχῆς καί τῶν ἐνδιαφερομένων Κυβερνήσεων τῶν λιμένων προσεγγίσεως πού εἶναι Μέρη τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου, ὅταν οἱ ἀπαιτήσεις βυθίσματος καί διαγωγῆς (TRIM) ἱκανοποιοῦνται μέ κάποια λειτουργική διαδικασία· καί

(γ) στό Διεθνές Πιστοποιητικό Ρυπάνσεως ἀπό Πετρέλαιο ὑπάρχει ὀπισθογράφηση ὅτι τό πετρελαιοφόρο λειτουργεῖ μέ ειδικές διατάξεις ἑρματισμοῦ.

(2) Σέ καμμιά περίπτωση δέν θά μεταφέρεται θαλάσσερμα σέ δεξαμενές πετρελαίου πλήν τῶν σπανίων ἐκείνων ταξειδίων πού οἱ καιρικές συνθῆκες εἶναι τόσο δυσμενεῖς ὥστε κατά τήν γνώμη τοῦ πλοιάρχου, εἶναι ἀναγκαῖο νά τοποθετηθεῖ πρόσθετο θαλάσσερμα σέ δεξαμενές φορτίου, γιά τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου. Τό θαλάσσερμα τοῦτο θά διοχετεύεται καί θά ἀπορρίπτεται σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 9 τοῦ παρόντος Παραρτήματος καί σύμφωνα μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 15 τοῦ παρόντος Παραρτήματος. 'Επίσης θά γίνεται σχετική ἐγγραφή στό Βιβλίο Πετρελαίου πού ἀναφέρεται στόν Κανονισμό 20 τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(3) 'Η 'Αρχή πού ἔχει ὀπισθογραφήσει Πιστοποιητικό σύμφωνα μέ τήν ὑποπαράγραφο (1) (γ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θ' ἀνακοινώνει στόν 'Οργανισμό τίς λεπτομέρειες τούτου γιά τήν πληροφόρηση τῶν Μερῶν τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου.

Κανονισμός 13Ε

Προστατευτικές θέσεις τῶν δεξαμενῶν διαχωρισμένου ἕρματος

(1) Σέ κάθε νέο δεξαμενόπλοιο νεκροῦ βάρους 20.000 τόννων καί ἄνω καί σέ κάθε νέο δεξαμενόπλοιο προϊόντων πετρελαίου νεκροῦ βάρους 30.000 τόννων καί ἄνω, οἱ δεξαμενές διαχωρισμένου ἕρματος πού ἀπαιτεῖται νά ἔχουν χωρητικότητα σύμφωνα μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ κανονισμοῦ 13 τοῦ παρόντος Παραρτήματος οἱ ὁποῖες εὑρίσκονται μέσα στά ὅρια τοῦ μήκους τῆς δεξαμενῆς φορτίου θά ἔχουν τέτοια διάταξη σύμφωνα μέ τίς ἀπαιτήσεις τῶν παραγράφων (2), (3) καί (4) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, γιά νά παρέχουν ἕνα μέτρο προστασίας κατά τῆς διαρροῆς πετρελαίου σέ περίπτωση προσαράξεως ἤ συγκρούσεως.

(2) Διαχωρισμένες δεξαμενές ἕρματος καί ἄλλοι χῶροι ἐκτός ἀπό τίς δεξαμενές πετρελαίου μέσα στά ὅρια τοῦ μήκους τῆς δεξαμενῆς φορτίου (Lt) θά ἔχουν τέτοια διάταξη, ὥστε νά πληροῦν τόν ἀκόλουθο τύπο:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J[L_t (B + 2D)]$$

ὅπου PA_c = ἡ πλευρική ἐπιφάνεια τοῦ σκάφους σέ τετραγωνικά μέτρα γιά κάθε δεξαμενή διαχωρισμένου ἕρματος ἤ ἄλλο χῶρο ἐκτός ἀπό δεξαμενή πετρελαίου ὑπολογισμένη σ' ἀνεπτυγμένες ἐσωτερικές διαστάσεις,

PA_s = ἡ ἐπιφάνεια τοῦ πυθμένος τοῦ σκάφους σέ τετραγωνικά μέτρα γιά κάθε δεξαμενή αὐτοῦ τοῦ τύπου ἤ χῶρο ὑπολογισμένο σέ ἀνεπτυγμένες ἐσωτερικές διαστάσεις,

L_t = μῆκος σέ μέτρα μεταξύ τοῦ πρωραίου καί τοῦ πρυμναίου ἄκρου τῶν δεξαμενῶν φορτίου,

B = τό μέγιστο πλάτος τοῦ πλοίου σέ μέτρα, ὅπως ὁρίζεται στόν Κανονισμό 1 (21) τοῦ παρόντος Παραρτήματος,

D = πλευρικό βάθος σέ μέτρα μετρημένο κατακόρυφα ἀπό τό ἄνω ἄκρο τῆς τρόπιδος στό ἄνω ἄκρο τοῦ ζυγοῦ τῶν ἐξάλλων στήν πλευρά στό μέσον τοῦ πλοίου. Σέ πλοῖα πού ἔχουν καμπύλη κουπαστή τό πλευρικό βάθος θά μετρεῖται στό σημεῖο τομῆς τῶν ἐσωτερικῶν γραμμῶν τοῦ καταστρώματος καί τοῦ πλευρικοῦ κελύφους οἱ γραμμές ἐκτείνονται σάν νά ἦταν ἡ κουπαστή γωνιακοῦ σχήματος.

J = 0.45 γιά πετρελαιοφόρα νεκροῦ βάρους 20.000 τόννων 0.30 γιά πετρελαιοφόρα νεκροῦ βάρους 200.000 τόννων καί ἄνω, ὑπό τόν ὅρον τῶν διατάξεων τῆς πραγράφου (3) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Γιά ἐνδιάμεσες τιμές νεκροῦ βάρους ἡ τιμή τοῦ «J» θά ὑπολογίζεται μέ γραμμική παρεμβολή

Ὅταν σύμβολα πού δίδονται σέ αὐτή τήν παράγραφο ἐμφανίζονται στόν παρόντα Κανονισμό, θά ἔχουν τήν ἔννοιαν πού καθορίζεται στήν παροῦσα παράγραφο.

(3) Γιά δεξαμενόπλοιο νεκροῦ βάρους 200.000 τόννων καί ἄνω ἡ τιμή «J» μπορεῖ νά μειωθεῖ σύμφωνα μέ τ' ἀκόλουθα:

$$J \text{ μειωμένο} = [J - (\alpha - \frac{O_c + O_s}{4 O_A})] \text{ ἤ } 0.2 \text{ ὁποιοδήποτε εἶναι μεγαλύτερο}$$

ὅπου: α = 0.25 γιά δεξαμενόπλοια νεκροῦ βάρους 200.000 τόννων
α = 0.40 γιά δεξαμενόπλοια νεκροῦ βάρους 300.000 τόννων
α = 0.50 γιά δεξαμενόπλοια νεκροῦ βάρους 420.000 τόννων

Γιά ἐνδιάμεσες τιμές τοῦ νεκροῦ βάρους ἡ τιμή τοῦ «α» θά ὑπολογίζεται μέ γραμμική παρεμβολή.

O_c = ὅπως ὁρίζεται στόν Κανονισμό 23 (1) (α) τοῦ παρόντος Παραρτήματος,
O_s = ὅπως ὁρίζεται στόν Κανονισμό 23 (1) (β) τοῦ παρόντος Παραρτήματος,
O_A = ἡ ἐπιτρεπομένη διαρροή πετρελαίου ὅπως ἀπαιτεῖται ἀπό τόν Κανονισμό 24 (2) τοῦ παρόντος Παραρτήματος.

(4) Γιά τόν προσδιορισμό τῶν «PA_c» καί «PA_s» γιά δεξαμενές διαχωρισμένου ἕρματος καί χώρους ἐκτός ἀπό δεξαμενές πετρελαίου θά ἐφαρμόζωνται τ' ἀκόλουθα:

(α) τό ἐλάχιστο πλάτος κάθε πλευρικῆς δεξαμενῆς ἤ χώρου, ὁποιοδήποτε ἀπό τά ὁποῖα, ἐκτείνεται σέ ὅλο τό βάθος τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου, ἤ ἀπό τό κατάστρωμα στήν ὀροφή τῶν διπυθμένων δέν θά εἶναι μικρότερο ἀπό 2 μέτρα. Τό πλάτος θά μετρᾶται ἐσωτερικά ἀπό τήν πλευρά τοῦ πλοίου, κάθετα στήν διαμήκη γραμμή τοῦ μέσου τοῦ πλοίου. Ὅταν τό πλάτος εἶναι μικρότερο ἡ πλευρική δεξαμενή ἤ χῶρος δέν θά λαμβάνεται ὑπ' ὄψη γιά τόν ὑπολογισμό τῆς προστατευτικῆς ἐπιφάνειας «PA_c» καί

(β) τό ἐλάχιστο κατακόρυφο ὕψος κάθε διπυθμένου, ἤ χώρου, θά εἶναι B/15 ἤ 2 μέτρα, ὁποιοδήποτε εἶναι μικρότερο. Ὅταν τό ὕψος εἶναι μικρότερο τό διπύθμενο ἤ χῶρος δέν θά λαμβάνεται ὑπ' ὄψη γιά τόν ὑπολογισμό τῆς προστατευτικῆς ἐπιφάνειας «PA_s».

Τό ἐλάχιστο πλάτος καί ὕψος τῶν πλευρικῶν δεξαμενῶν καί τῶν διπυθμένων θά μετρᾶται καθαρό ἀπό τούς ὑδροσυλλέκτες, στήν περίπτωση δέ τοῦ ἐλαχίστου πλάτους θά μετρᾶται καθαρό ἀπό κάθε καμπύλο τμῆμα τῆς κουπαστῆς.

Κανονισμός 14 - Καμμία ἀλλαγή

Κανονισμός 15

Στό ὑπάρχον κείμενο τοῦ ἀνωτέρω Κανονισμοῦ ὅπου γίνεται μνεία τοῦ «1973» σέ σχέση πρός τό Διεθνές Πιστοποιητικό 'Αποφυγῆς - Ρυπάνσεως ἀπό πετρέλαιο διαγράφεται.

Κανονισμός 16 καί 17 - Καμμία ἀλλαγή

Κανονισμός 18

Ἄντληση, Σωληνώσεις καί Διατάξεις 'Εκφορτώσεως Δεξαμενοπλοίων

Παράγραφοι (1) ἕως (4) - Καμμία ἀλλαγή
Οἱ ἀκόλουθες παράγραφοι προστίθενται στό ὑπάρχον κείμενο:

(5) Κάθε νέο δεξαμενόπλοιο πού ἀπαιτεῖται νά φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου ἕρματος ἤ νά εἶναι ἐξοπλισμένο μέ σύστημα πλύσεως μέ ἀργό πετρέλαιο θά πληροῖ τίς ἀκόλουθες ἀπαιτήσεις:

(α) θά εἶναι ἐξοπλισμένο μέ σωληνώσεις πετρελαίου σχεδιασμένες καί τοποθετημένες ἔτσι ὥστε νά ἐλαχιστοποιεῖται ἡ συγκράτηση πετρελαίου στούς σωλῆνες· καί

(β) θά διατίθενται μέσα γιά ἀποστράγγιση ὅλων τῶν ἀντλιῶν φορτίου καί γραμμῶν πετραλαίου μετά τήν ἐκφόρτωση φορτίου ὅταν εἶναι ἀναγκαῖο μέ συσκευή ἀποστραγγίσεως ὑπολειμμάτων (STRIPPING DEVICE). 'Η γραμμή καί ἡ ἀντλία ἀποστραγγίσεως θά δύναται νά ἀπορρίπτουν στήν ξηρά ἤ σέ δεξαμενή φορτίου ἤ σέ δεξαμενή καταλοίπων. Γιά τήν ἀπόρριψη στήν ξηρά θά ὑπάρχει μία ειδική γραμμή μικρᾶς διαμέρου καί θά συνδέεται πάνω στό σύστημα ἐπιστομίων ἐκφορτώσεως (MANIFOLD VALVES) στήν πλευρά τοῦ πλοίου·

(6) Κάθε ὑπάρχον δεξαμενόπλοιο ἀργοῦ πετρελαίου, πού ἀπαιτεῖται νά διαθέτει δεξαμενές διαχωρισμένου ἕρματος ἤ νά εἶναι ἐξοπλισμένο μέ σύστημα πλύσεως μέ ἀργό πετρέλαιο ἤ νά λειτουργεῖ μέ δεξαμενές προοριζόμενες ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἕρμα, θά συμμορφώνεται μέ τίς διατάξεις τῆς παραγράφου (5) (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

Κανονισμός 19 - Καμμία ἀλλαγή

Κανονισμός 20

Στό ὑπάρχον κείμενο τοῦ ἀνωτέρω Κανονισμοῦ, ὅπου γίνεται μνεία τοῦ «1973» σέ σχέση πρό τό Διεθνές Πιστοποιητικό 'Αποφυγῆς Ρυπάνσεως ἀπό Πετρέλαιο, διαγράφεται.

Κανονισμοί 21 ἕως 25 - Καμμία ἀλλαγή

Προσάρτημα Ι - Κατάλογος Πετρελαίων - Καμμία ἀλλαγή

Προσάρτημα ΙΙ - ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

Τό ὑπάρχον ὑπόδειγμα τοῦ Πιστοποιητικοῦ ἀντικαθίσταται μέ τό ἀκόλουθο ὑπόδειγμα:

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Ἐξεδόθη σύμφωνα μέ τούς ὅρους τοῦ Πρωτοκόλλου 1978 τοῦ προσηρτημένου στήν Διεθνή Σύμβαση γιά τήν Ἀποφυγή Ρυπάνσεως ἀπό Πλοῖα, 1973, ὑπό τήν ἐξουσιοδότηση τῆς Κυβερνήσεως τῆς

....

(πλήρης προσδιορισμός τῆς χώρας)

ἀπό ....

(πλήρης προσδιορισμός τοῦ ἁρμοδίου προσώπου ἤ ὀργανισμοῦ τοῦ ἐξουσιοδοτημένου σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ Πρωτοκόλλου 1978 τοῦ προσηρτημένου στήν Διεθνή Σύμβαση γιά τήν Ἀποφυγή Ρυπάνσεως ἀπό πλοῖα, 1973)

Ὄνομα πλοίου	Διεθνές Διακριτικό Σῆμα	Λιμήν Νηολογήσεως	Ὀλική χωρητικότης

Τύπος τοῦ πλοίου:

Δεξαμενόπλοιο ἀργοῦ πετρελαίου*
Δεξαμενόπλοιο προϊόντων πετρελαίου*
Δεξαμενόπλοιο ἀργοῦ πετρελαίου/προϊόντων πετρελαίου*
Πλοῖο μή πετρελαιοφόρο μέ δεξαμενές φορτίου πού ὑπάγονται στόν Κανονισμό 2 (2) τοῦ Παραρτήματος Ι τοῦ Πρωτοκόλλου*
Πλοῖο ἐκτός τῶν ἀνωτέρω*

Ἡμερομηνία ὑπογραφῆς συμβάσεως κατασκευῆς ἤ μετασκευῆς εὐρείας ἐκτάσεως .....
Ἡμερομηνία πού ἡ τρόπις του ἐτοποθετήθη ἤ τό πλοῖο εὑρίσκετο σέ παρεμφερές στάδιο κατασκευῆς ἤ πού ἄρχισε ἡ εὐρεία μετασκευή ....

Ἡμερομηνία παραδόσεως ἤ ἀποπερατώσεως τῆς εὐρείας μετασκευῆς ....

ΜΕΡΟΣ Α ΟΛΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Τό πλοῖο εἶναι ἐφοδιασμένο μέ:

γιά πλοῖα 400 κ.ο.χ. καί ἄνω:

(α) συσκευή διαχωριστῆρος πετρελαίου/ὕδατος* (δυναμένη νά παράγει ἀπόβλητα πού ἡ περιεκτικότητα των σέ πετρέλαιο νά μήν ὑπερβαίνει τά 100 μέρη ἀνά ἑκατομμύριο)

(β) σύστημα διϋλίσεως - συγκρατήσεως πετρελαίου* (δυνάμενο νά παράγει ἀπόβλητα πού ἡ περιεκτικότης των σέ πετρέλαιο νά μήν ὑπερβαίνει τά 100 μέρη ἀνά ἑκατομμύριο)

γιά πλοῖα 10.000 κ.ο.χ. καί ἄνω:

(γ) σύστημα παρακολουθήσεως καί ἐλέγχου ἀπορρίψεως πετρελαίου* (ἐπιπροσθέτως πρός τό (α) ἤ (β) ἀνωτέρω) ἤ

(δ) συσκευή διαχωριστῆρος πετρελαίου/ὕδατος διϋλίσεως συγκρατήσεως πετρελαίου* (δυνάμενα νά παράγουν ἀπόβλητα πού ἡ περιεκτικότης των σέ πετρέλαιο νά μή ὑπερβαίνει τά 15 μέρη ἀνά ἑκατομμύριο) ἀντί τῶν (α) ἤ (β) ἀνωτέρω.

Λεπτομέρειες τῶν ἀπαιτήσεων μέ τίς ὁποῖες παραχωροῦνται ἐξαιρέσεις σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 2 (2) καί 2 (4) (α) τοῦ Παραρτήματος Ι τοῦ Πρωτοκόλλου

....

....

Σημειώσεις:

Ὀπισθογράφηση γιά ὑπάρχοντα πλοῖα* *

Πιστοποιεῖται ὅτι τό παρόν πλοῖο ἔχει τώρα ἐξοπλισθεῖ κατά τέτοιο τρόπο ὥστε νά ἀνταποκρίνεται μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ Πρωτοκόλλου 1978 τοῦ προσαρτημένου στήν Διεθνῆ Σύμβαση γιά τήν Ἀποφυγή Ρυπάνσεως ἀπό Πλοῖα, 1973, ὅσον ἀφορᾶ στά ὑπάρχοντα πλοῖα***

* Διαγράφεται ὅτι δέν ἔχει ἐφαρμογή.

** Ἡ παροῦσα ἐγγραφή δέν χρειάζεται νά ἐπαναληφθεῖ σέ Πιστοποιητικό ἄλλο ἀπό τό πρῶτο Πιστοποιητικό πού παρεχωρήθη στό πλοῖο.

*** Ἡ χρονική περίοδος μετά τήν θέση ἐν ἰσχύ τοῦ Πρωτοκόλλου ἐντός τῆς ὁποίας θά ἐξοπλισθεῖ τό πλοῖο μέ συσκευή διαχωριστῆρος πετρελαίου/ὕδατος, συστήματα ἐλέγχου ἀπορρίψεως, σύστημα διϋλίσεως, συγκρατήσεως πετρελαίου καί /ἤ μέ διατάξεις δεξαμενῶν καταλοίπων, καθορίζεται στούς Κανονιμσούς 13Α (3), 15 (1) καί 16 (4) τοῦ Παραρτήματος Ι τοῦ Πρωτοκόλλου.

Ὑπογραφή ....
(ἁρμοδίου ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)
Τόπος ....

Ἡμερομηνία ....

(Σφραγίδα τῆς Ἀρχῆς)

ΜΕΡΟΣ Β ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ**

Μεταφορική ἱκανότης	Νεκρό βάρος τοῦ Πλοίου (μετρ. τόννοι)	Μῆκος πλοίου (m)

Πιστοποιεῖται ὅτι τό παρόν πλοῖον εἶναι κατασκευασμένο καί ἐξοπλισμένο καί πρέπει νά λειτουργεῖ σύμφωνα μέ τ' ἀκόλουθα:

(1) Τό παρόν πλοῖον:

(α) ἀπαιτεῖται νά εἶναι κατασκευασμένο καί νά συμμορφώνεται*
(β) δέν ἀπαιτεῖται νά εἶναι κατασκευασμένο σύμφωνα*
(γ) δέν ἀπαιτεῖται νά εἶναι κατασκευασμένο σύμφωνα, ἀλλά συμμορφώνεται μέ* τίς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 24 τοῦ Παραρτήματος Ι τοῦ Πρωτοκόλλου.

(2) Τό παρόν πλοῖον:

(α) ἀπαιτεῖται νά εἶναι κατασκευασμένο καί νά συμμορφώνεται*
(β) δέν ἀπαιτεῖται νά εἶναι κατασκευασμένο σύμφωνα* μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 13Ε τοῦ Παραρτήματος Ι τοῦ Πρωτοκόλλου.

(3) Τό παρόν πλοῖον:

(α) ἀπαιτεῖται νά φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου ἕρματος σύμφωνα μέ καί νά συμμορφώνεται μέ*
(β) δέν ἀπαιτεῖται νά φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου ἕρματος σύμφωνα μέ*
(γ) δέν ἀπαιτεῖται νά φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου ἕρματος σύμφωνα μέ, ἀλλά συμμορφώνεται μέ*
(δ) σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 13Γ ἤ 13Δ τοῦ Παραρτήματος Ι τοῦ Πρωτοκόλλου καί ὅπως καθορίζεται στό Μέρος Γ τοῦ παρόντος Πιστοποιητικοῦ ἔχει ἐξαιρεθεῖ ἀπό* τίς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 13 τοῦ Παραρτήματος Ι τοῦ Πρωτοκόλλου,
(ε) εἶναι ἐφοδιασμένο μέ σύστημα πλύσεως δεξαμενῶν φορτίου μέ τήν χρήση ἀργοῦ πετρελαίου σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 13Β τοῦ Παραρτήματος Ι τοῦ Πρωτοκόλλου, ἀντί νά φέρει δεξαμενές διαχωρισμένου ἕρματος*
(στ) διαθέτει δεξαμενές ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἕρμα σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ κανονισμοῦ 13Α τοῦ Παραρτήματος Ι τοῦ Πρωτοκόλλου, ἀντί νά φέρει ἤ δεξαμενές διαχωρισμένου ἕρματος ἤ μόνιμο σύστημα πλύσεως δεξαμενῶν φορτίου μέ ἀργό πετρέλαιο*

(4) Τό παρόν πλοῖο:

(α) ἀπαιτεῖται νά εἶναι ἐξοπλισμένο μέ σύστημα πλύσεως δεξαμενῶν φορτίου μέ ἀργό πετρέλαιο σύμφωνα καί νά συμμορφώνεται*

(β) δέν ἀπαιτεῖται νά εἶναι ἐξοπλισμένο μέ σύστημα πλύσεως δεξαμενῶν φορτίου μέ ἀργό πετρέλαιο σύμφωνα μέ* τίς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 13 (6) τοῦ Παραρτήματος Ι τοῦ Πρωτοκόλλου.

Δεξαμενές διαχωρισμένου ἕρματος**
Οἱ δεξαμενές διαχωρισμένου ἕρματος κατανέμονται ὡς ἑξῆς:

Δεξαμενή	Ὄγκος (m^3)	Δεξαμενή	Ὄγκος (M^3)

Δεξαμενές ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἕρμα**

Τό παρόν πλοῖο λειτουργεῖ μέ δεξαμενές ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἕρμα μέχρι ... (ἡμερομηνία) σύμφωνα μέ τίς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 13Α τοῦ Παραρτήματος Ι τοῦ Πρωτοκόλλου.

Οἱ Δεξαμενές ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἕρμα κατανέμονται ὡς ἑξῆς:

Δεξαμενή	Ὄγκος (m^3)	Δεξαμενή	Ὄγκος (m^3)

* Διαγράφεται ἐάν δέν ἔχει ἐφαρμογή.

** Αὐτό τό Μέρος θά πρέπει νά συμπληρώνεται γιά πετρελαιοφόρα συμπεριλαμβανομένων καί τῶν πλοίων συνδυασμένων φορτίων καί μέ ἐκεῖνες τίς ἐγγραφές πού εἶναι ἐφαρμοστέες σέ πλοῖα ἄλλα ἐκτός ἀπό τά δεξαμενόπλοια τά ὁποῖα εἶναι κατασκευασμένα καί χρησιμοποιοῦνται γιά νά μεταφέρουν πετρέλαιο χύδην συνολικῆς χωρητικότητος 200 κυβικῶν μέτρων καί ἄνω.

'Εγχειρίδιο*

Πιστοποιεῖται ὅτι τό παρόν πλοῖον ἔχει ἐφοδιαστεῖ μέ:

(α) Ἰσχῦον ἐγχειρίδιο λειτουργίας Δεξαμενῶν ἀποκλειστικά γιά Καθαρό Ἕρμα, σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 13Α τοῦ Παραρτήματος Ι τοῦ Πρωτοκόλλου.**

(β) Ἰσχῦον ἐγχειρίδιο λειτουργίας καί ἐξοπλισμοῦ γιά πλύση μέ ἀργό πετρέλαιο σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 13Β τοῦ Παραρτήματος Ι τοῦ Πρωτοκόλλου**

Χαρακτηριστικά τοῦ ἰσχύοντος ἐγχειριδίου ....
'Υπογραφή ....
('Υπογραφή ἁρμοδίου ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)
Τόπος ....
'Ημερομηνία ....
(Σφραγίς τῆς 'Αρχῆς)

Χαρακτηριστικά τοῦ ἰσχύοντος ἐγχειριδίου ....
'Υπογραφή ....
('Υπογραφή ἁρμοδίου ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)
Τόπος ....
'Ημερομηνία ....
(Σφραγίς τῆς 'Αρχῆς)

ΜΕΡΟΣ Γ ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ*

Πιστοποιεῖται ὅτι τό παρόν πλοῖον:

(α) ἐκτελεῖ πλόες μόνον μεταξύ .... καί .... σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 13Γ τοῦ Παραρτήματος Ι τοῦ Πρωτοκόλλου** ἤ

(β) λειτουργεῖ μέ εἰδικές διατάξεις ἑρματισμοῦ σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 13Δ τοῦ Παραρτήματος Ι τοῦ Πρωτοκόλλου** καί γι' αὐτό τόν λόγο ἐξαιρεῖται ἀπό τίς ἀπαιτήσεις τοῦ κανονισμοῦ 13 τοῦ Παραρτήματος Ι τοῦ Πρωτοκόλλου

'Υπογραφή ....
('Υπογραφή ἁρμοδίου ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)
Τόπος ....
'Ημερομηνία ....
(Σφραγίς τῆς 'Αρχῆς)

Πιστοποιεῖται ὅτι:

Τό παρόν πλοῖο ἔχει ἐπιθεωρηθεῖ σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 4 τοῦ Παραρτήματος Ι τοῦ Πρωτοκόλλου 1978 τοῦ προσαρτημένου στήν Διεθνή Σύμβαση γιά τήν 'Αποφυγή Ρυπάνσεως ἀπό Πλοῖα, 1973, ἀναφορικά μέ τήν ἀποφυγή ρυπάνσεως ἀπό πετρέλαιο· καί

ἡ ἐπιθεώρηση δεικνύει ὅτι ἡ κατασκευή, ὁ ἐξοπλισμός, τά συστήματα, τά ἐξαρτήματα, οἱ διατάξεις, τά ὑλικά τοῦ πλοίου καί ἡ κατάσταση τούτου ἱκανοποιοῦν ἀπό κάθε ἄποψη τήν 'Αρχή καί ὅτι τό πλοῖο συμμορφώνεται μέ τίς ἐφαρμοστέες ἀπαιτήσεις τοῦ Παραρτήματος Ι τοῦ Πρωτοκόλλου.

Τό Πιστοποιητικό ἰσχύει μέχρι ....
ὑπόκειται σέ ἐνδιάμεσο ἐπιθεώρηση (ἤ ἐπιθεωρήσεις)
Κατά διαστήματα ....

'Εξεδόθη εἰς ....
(Τόπος ἐκδόσεως τοῦ Πιστοποιητικοῦ)

.... 19..... ....
('Υπογραφή τοῦ ἁρμοδίου ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)

(Σφραγίς τῆς 'Αρχῆς)

'Ενδιάμεση 'Επιθεώρηση

Πιστοποιεῖται ὅτι στήν ἐνδιάμεση ἐπιθεώρηση πού ἀπαιτεῖται ἀπό τόν Κανονισμό 4 (1) (γ) τοῦ Παραρτήματος Ι τοῦ Πρωτοκόλλου 1978 τοῦ προσαρτημένου στήν Διεθνή Σύμβαση γιά τήν 'Αποφυγή τῆς Ρυπάνσεως ἀπό Πλοῖα, 1973, τό παρόν πλοῖο καί ἡ κατάστασή αὐτοῦ εὑρέθηκαν ὅτι ἀνταποκρίνονται πρός τίς σχετικές διατάξεις τοῦ Πρωτοκόλλου.

'Υπογραφή ....
('Υπογραφή ἁρμοδίως ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)
Τόπος ....
'Ημερομηνία ....

'Η ἑπομένη ἐνδιάμεση ἐπιθεώρηση πρέπει νά γίνει τήν ....
(Σφραγίς τῆς 'Αρχῆς)

'Υπογραφή ....
('Υπογραφή ἁρμοδίως ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)
Τόπος ....
'Ημερομηνία ....

'Η ἑπομένη ἐνδιάμεση ἐπιθεώρηση πρέπει νά γίνει τήν ....
(Σφραγίς 'Αρχῆς)

'Υπογραφή ....
('Υπογραφή ἁρμοδίως ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)
Τόπος ....
'Ημερομηνία ....

'Η ἑπομένη ἐνδιάμεση ἐπιθεώρηση πρέπει νά γίνει τήν ....
(Σφραγίς 'Αρχῆς)

'Υπογραφή ....
('Υπογραφή ἁρμοδίως ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)
Τόπος ....
'Ημερομηνία ....

'Η ἑπομένη ἐνδιάμεση ἐπιθεώρηση πρέπει νά γίνει τήν ....
(Σφραγίς 'Αρχῆς)

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΒΙΒΛΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Τ' ἀκόλουθα ὑποδείγματα Συμπληρωμάτων τοῦ Βιβλίου Πετρελαίου προστίθενται στό ὑπάρχον ὑπόδειγμα:

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ 1

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΒΙΒΛΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΓΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ ΠΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΟΥΝ ΜΕ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΠΡΟΟΡΙΖΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΓΙΑ ΚΑΘΑΡΟ ΕΡΜΑ***

Ὄνομα πλοίου ....

Διεθνές Διακριτικό Σῆμα ....

Συνολική μεταφορική ἱκανότητα σέ φορτίο .... κυβ. μέτρα.

Συνολική χωρητικότητα ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἕρμα .... κυβ. μέτρα.

Οἱ ἀκόλουθες δεξαμενές χαρακτηρίζονται ὡς δεξαμενές προοριζόμενες ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἕρμα:

Δεξαμενή	Ὄγκος (m^3)	Δεξαμενή	Ὄγκος (m^3)

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οἱ περίοδοι πού καλύπτονται ἀπό τό Συμπλήρωμα πρέπει νά ταυτίζονται μέ τίς περιόδους πού καλύπτονται ἀπό τό Βιβλίο Πετρελαίου.

* Διαγράφεται ἐάν δέν ἔχει ἐφαρμογή
** Διαγράφεται ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως

*** Τό παρόν Συμπλήρωμα πρέπει νά ἐπισυναφθεῖ στό Βιβλίο Πετρελαίου τά δεξαμενόπλοια ἀργοῦ πετρελαίου λειτουργοῦντα μέ τήν μέθοδο πλύσεως τῶν δεξαμενῶν φορτίου μέ ἀργό πετρέλαιο σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 13Β τοῦ Παραρτήματος Ι τοῦ Πρωτοκόλλου 1978 τοῦ προσαρτημένου στήν Διεθνή Σύμβαση γιά τήν 'Αποφυγή Ρυπάνσεως ἀπό πλοῖα 1973 καί προορίζεται ν' ἀντικαταστήσει τό Τμῆμα (ε) τοῦ Βιβλίου Πετρελαίου. Λεπτομέρειες γιά τόν ἑρματισμό ἤ ἀφερματισμό καί ἄλλες πληροφορίες πού ἀπαιτοῦνται θά καταχωροῦνται στό Βιβλίο Πετρελαίου.

(Α) 'Ερματισμός Δεξαμενῶν προοριζομένων ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἔρμα.

101.	Χαρακτηριστικά δεξαμενῆς(νῶν) πού ἐρματίσθηκαν.				
102.	'Ημερομηνία & στῖγμα τοῦ πλοίου κατά τήν ὁποία ὕδωρ πού πρόκειται νά χρησιμοποιηθεῖ γιά πλύση γραμμῶν ἤ ἐρματισμό διοχετεύθηκε στίς δεξαμενές πού προορίζονται ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἔρμα.				
103.	'Ημερομηνία & στῖγμα τοῦ πλοίου κατά τήν ὁποία ἡ ἀντλία(ες) & οἱ γραμμές πλύθηκαν καί τά κατάλοιπα διοχετεύθηκαν σέ δεξαμενή καταλοίπων.				
104.	'Ημερομηνία & στῖγμα τοῦ πλοίου κατά τήν ὁποία ἐπί πλέον ἔρμα διοχετεύθηκε σέ δεξαμενή(νές) ἀποκλειστικά προοριζόμενες γιά καθαρό ἔρμα.				
105.	'Ημερομηνία, ὥρα καί στῖγμα τοῦ πλοίου κατά τήν ὁποία: (α) τά ἐπιστόμια τῶν δεξαμενῶν καταλοίπων (β) τά ἐπιστόμια τῶν δεξαμενῶν φορτίου (γ) ἄλλα ἐπιστόμια πού ἐπηρεάζουν τό σύστημα καθαροῦ ἔρματος, κλείστηκαν				
106.	Ποσότης καθαροῦ ἔρματος πού διοχετεύθηκε στό πλοῖο				

'Ο ὑπογράφων πιστοποιεῖ ὅτι ἐπιπροσθέτως μέ τά ἀνωτέρω ὅλα τά ἐπιστόμια τῆς θαλάσσης, οἱ συνδέσεις & οἱ διασυνδέσεις τῶν δεξαμενῶν φορτίου & τῶν σωληνώσεων ἔχουν ἀσφαλισθεῖ μέ τό πέρας τοῦ ἐρματισμοῦ τῶν δεξαμενῶν πού προορίζονται ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἔρμα.

'Ημερομηνία ἐγγραφῆς .... 'Αρμόδιος 'Αξιωματικός ....

Πλοίαρχος ....

(Β) 'Απόρριψη καθαροῦ ἔρματος

107.	**Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς(νῶν)**				
108.	**'Ημερομηνία, ὥρα & στῖγμα τοῦ πλοίου κατά τήν ἔναρξη τῆς ἀπορρίψεως τοῦ καθαροῦ ἔρματος (α) στήν θάλασσα (β) σέ ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς**				
109.	**'Ημερομηνία, ὥρα & στῖγμα τοῦ πλοίου κατά τό πέρας τῆς ἀπορρίψεως στήν θάλασσα**				
110.	**Ποσότητα πού ἀπορρίφθηκε (α) στήν θάλασσα ἤ (β) σέ ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς**				
111.	**'Ελέγχθηκε τό θαλάσσερμα γιά τυχόν ἀνάμιξη πετρελαίου πρό τῆς ἀπορρίψεως;**				
112.	**Παρακολουθεῖτο ἡ ἀπόρριψη κατά τήν διάρκεια τῆς ἐκφορτώσεως μέ μετρητή περιεκτικότητος πετρελαίου;**				
113.	'Υπῆρχε ἔνδειξη ἀναμίξεως πετρελαίου & θαλασσέρματος πρό ἤ κατά τήν ἀπόρριψη;				
114.	'Ημερομηνία & στῖγμα τοῦ πλοίου κατά τήν ὁποία οἱ ἀντλίες & οἱ σωληνώσεις πλύθηκαν μετά τήν φόρτωση				
115.	'Ημερομηνία & στῖγμα τοῦ πλοίου κατά τήν ὁποία (α) τά ἐπιστόμια τῶν δεξαμενῶν καταλοίπων (β) τά ἐπιστόμια τῶν δεξαμενῶν φορτίου (γ) ἄλλα ἐπιστόμια πού ἐπηρεάζουν τό σύστημα καθαροῦ ἔρματος, κλείστηκαν				
116.	Ποσότης ρυπανθέντος ὕδατος πού μεταφέρθηκε στήν δεξαμενή(νές) καταλοίπων. 'Αναφέρονται τά χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς(νῶν) καταλοίπων.				

'Ο ὑπογράφων πιστοποιεῖ ὅτι ἐπιπροσθέτως πρός τά ἀνωτέρω, ὅλα τά ἐπιστόμια τῆς θαλάσσης, τά ἐπιστόμια ἀπορρίψεως ἀπό τό πλοῖο, οἱ συνδέσεις τῶν δεξαμενῶν φορτίου καί τῶν σωληνώσεων καί συνδέσεις μεταξύ των οἱ ἐνδοσυνδέσεις ἀσφαλίστικαν μέ τό πέρας τῆς ἀπορρίψεως τοῦ καθαροῦ ἔρματος καί ὅτι ἡ ἀντλία (ες) καί οἱ σωληνώσεις, πού ἔχουν καθορισθεῖ γιά τούς χειρισμούς τοῦ καθαροῦ ἔρματος, καθαρίστηκαν καταλλήλως κατά τό πέρας τῆς ἀπορρίψεως τοῦ καθαροῦ ἔρματος.

'Ημερομηνία ἐγγραφῆς .... 'Αρμόδιος 'Αξιωματικός ....

Πλοίαρχος ....

Συμπλήρωμα 2

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΒΙΒΛΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΓΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ ΠΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΜΕ ΤΗΝ ΜΕΘΟΔΟ ΠΛΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΜΕ ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ*

"Ονομα πλοίου ....

Διεθνές διακριτικό σῆμα ....

Συνολική μεταφορική ἱκανότης σέ φορτίο .... κυβ. μέτρα

Ταξείδι ἀπό .... σέ ....
(λιμήν(νες) (ἡμερομηνία) (λιμήν(νες) (ἡμερομηνία)

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ: Οἱ χρονικές περίοδοι πού καλύπτονται ἀπό τό Συμπλήρωμα δέον ὅπως ταυτίζονται μέ τίς περιόδους πού καλύπτονται ἀπό τό Βιβλίο πετρελαίου. Οἱ δεξαμενές πού καθαρίσθηκαν μέ ἀργό πετρέλαιο θά πρέπει νά εἶναι οἱ αὐτές πού καθορίζονται στό ἐγχειρίδιο λειτουργίας καί ὀργάνων πού ἀπαιτεῖται ἀπό τόν Κανονισμό 13Β (5) (α) τοῦ Πρωτοκόλλου. 'Ιδιαίτερη στήλη πρέπει νά χρησιμοποιεῖται γιά κάθε δεξαμενή πού πλένεται ἤ ξεπλένεται μέ νερό.

(Α) Πλύση μέ ἀργό πετρέλαιο

201.	'Ημερομηνία καί λιμήν ὅπου ἔλαβε χώρα πλύση μέ ἀργό πετρέλαιο ἤ στῖγμα τοῦ πλοίου σέ περίπτωση κατά τήν ὁποία ἔλαβε χώρα ὁ καθαρισμός μεταξύ δύο λιμανιῶν ἐκφορτώσεως.				
202.	Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς(νῶν) πού πλύθηκε (βλέπε σημείωση 1)				
203.	'Αριθμός συσκευῶν πού χρησιμοποιήθηκαν.				
204.	'Η πλύση ἄρχισε (α) ἡμερομηνία καί ὥρα (β) κενό δεξαμενῶν.				
205.	Μέθοδος πλύσεως πού χρησιμοποιήθηκε (βλέπε σημείωση 2)				

'Ημερομηνία ἐγγραφῆς .... 'Αρμόδιος 'Αξ/κός ....

Πλοίαρχος ....

Σημείωση 1. "Οταν μία μεμονωμένη δεξαμενή ἔχει μηχανήματα πλύσεως περισσότερα ἀπό ἐκεῖνα πού δύνανται νά λειτουργήσουν συγχρόνως, ὅπως περιγράφεται στό ἐγχειρίδιο λειτουργίας καί ὀργάνων, τότε τό τμῆμα πού πλύθηκε μέ ἀργό πετρέλαιο πρέπει νά χαρακτηρισθεῖ π.χ. Νο 2 κεντρική δεξαμενή πρωραῖο τμῆμα.

Σημείωση 2. Σύμφωνα μέ τό ἐγχειρίδιο λειτουργίας καί ὀργάνων καταχωρήσατε ἄν χρησιμοποιεῖται μέθοδος πλύσεως ἑνός ἤ πολλῶν σταδίων. "Αν χρησιμοποιεῖται μέθοδος πολλῶν σταδίων ἀναφέρατε τό κατακόρυφο τόξο πού καλύπτεται ἀπό τά μηχανήματα πλύσεως καί τόν ἀριθμό τῶν φορῶν πού τό τόξο αὐτό καλύπτεται γι' αὐτό τό εἰδικό στάδιο στοῦ προγράμματος.

* Τό παρόν Συμπλήρωμα πρέπει νά ἐπισυναφθεῖ στό Βιβλίο Πετρελαίου γιά πετρελαιοφόρα πού λειτουργοῦν μέ δεξαμενές προοριζόμενες ἀποκλειστικά γιά καθαρό ἔρμα, σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 13Α τοῦ Παραρτήματος Ι τοῦ Πρωτοκόλλου 1978 τοῦ προσηρτημένου στήν Διεθνή Σύμβαση γιά τήν 'Αποφυγή Ρυπάνσεως ἀπό Πλοῖα, 1973. "Αλλες πληροφορίες σύμφωνα μέ τίς σωστές ἀπαιτήσεις θά καταχωροῦνται στό Βιβλίο Πετρελαίου.

206.	Πίεση γραμμῆς πλύσεως.				
207.	Πέρας ἤ διακοπή πλύσεως (α) ἡμερομηνία καί ὥρα (β) κενό δεξαμενῶν.				
208.	Παρατηρήσεις.				

Οἱ δεξαμενές πλύθηκαν σύμφωνα μέ τά προγράμματα πού περιέχονται στό ἐγχειρίδιο λειτουργίας καί ὀργάνων (βλέπε Σημείωση 3) καί διαπιστώθηκε ὅτι ἦσαν στεγνές (χωρίς ὑγρά) κατά τό πέρας τοῦ καθαρισμοῦ.

(Β) Καταιωνισμός μέ ὕδωρ ἤ διοχέτευση ὕδατος στόν πυθμένα τῶν δεξαμενῶν διά τῶν σωληνώσεων.

209.	Ἡμερομηνία καί στίγμα τοῦ πλοίου κατά τήν ὁποία ἔλαβε χώρα ὁ καταιωνισμός ἤ ἡ διοχέτευση ὕδατος.				
210.	Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς(ῶν) καί ἡμερομηνία.				
211.	Ὄγκος τοῦ ὕδατος πού χρησιμοποιήθηκε.				
212.	Μεταφέρθηκε σέ: (α) ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς (β) δεξαμενή(νές) καταλοίπων (Ἀναφέρονται τά χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς(ῶν) καταλοίπων).				

Ἡμερομηνία ἐγγραφῆς .... Ἁρμόδιος ἀξ/κός ....

Πλοίαρχος ....

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ 3

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΒΙΒΛΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΓΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΕΙΔΙΚΩΝ ΠΛΟΩΝ*

Ὄνομα πλοίου ....

Διεθνές Διακριτικό Σῆμα ....

Συνολική μεταφορική ἱκανότης σέ φορτίο .... κυβ. μέτρα

Συνολική χωρητικότητα θαλασσέρματος .... πού ἀπαιτεῖται γιά τήν συμμόρφωση μέ τόν Κανονισμό 13 (2) καί (3) τοῦ

Παραρτήματος Ι τοῦ Πρωτοκόλλου .... κυβικά μέτρα

Ταξείδι ἀπό .... Πρός ....
(λιμήν-νες) (λιμήν-νες)

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οἱ χρονικές περίοδοι πού καλύπτονται ἀπό τό Συμπλήρωμα δέον ὅπως ταυτίζονται μέ τίς περιόδους πού καλύπτονται ἀπό τό Βιβλίο Πετρελαίου.

(Α) Ἑρματισμός διά θαλασσέρματος

301.	Χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς(ῶν) πού ἑρματίσθηκε.				
302.	Ἡμερομηνία καί στίγμα τοῦ πλοίου κατά τήν ὁποία ἔγινε ὁ ἑρματισμός.				
303.	Συνολική ποσότητα ἕρματος πού φορτώθηκε σέ κυβικά μέτρα.				
304.	Μέθοδος ὑπολογισμοῦ ποσότητος ἕρματος.				
305.	Παρατηρήσεις.				
306.	Ἡμερομηνία καί ὑπογραφή ἁρμοδίου ἀξιωματικοῦ.				
307.	Ἡμερομηνία καί ὑπογραφή Πλοιάρχου.				

Σημείωση 3. Ἐάν τά προγράμματα πού περιέχονται στό ἐγχειρίδιο λειτουργίας καί ὀργάνων δέν ἀκολουθοῦνται τότε πρέπει νά παρέχονται λεπτομέρειες στήν στήλη τῶν παρατηρήσεων.

* Τό παρόν Συμπλήρωμα θά πρέπει νά ἐπισυναφθεῖ στό Βιβλίο Πετρελαίου γιά δεξαμενόπλοια εἰδικῶν πλόων σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 13Γ τοῦ Παραρτήματος Ι τοῦ Πρωτοκόλλου 1978 τοῦ προσαρτημένου στήν Διεθνή Σύμβαση γιά τήν Ἀποφυγή Ρυπάνσεως ἀπό πλοῖα 1973 καί προορίζεται ν' ἀντικαταστήσει τά Τμήματα (δ), (στ), (ζ) καί (η) τοῦ Βιβλίου Πετρελαίου. Ἄλλες πληροφορίες πού ἀπαιτοῦνται πρέπει νά καταχωροῦνται στό Βιβλίο Πετρελαίου.

(Β)	Ἀνακατανομή ἕρματος ἐπί τοῦ πλοίου				
308.	Αἰτία ἀνακατανομῆς.				
309.	Ἡμερομηνία καί ὑπογραφή ἁρμοδίου ἀξιωματικοῦ.				
310.	Ἡμερομηνία καί ὑπογραφή Πλοιάρχου.				

(Γ) Ἀπόρριψη θαλασσέρματος σέ ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς

311.	Ἡμερομηνία καί λιμήν(νες) ὅπου ἀπορρίφθηκε τό θαλάσσερμα.				
312.	Ὀνομασία ἤ χαρακτηριστικά τῶν ἐγκαταστάσεων ὑποδοχῆς.				
313.	Ὀλική ποσότης θαλασσέρματος πού ἐκφορτώθηκε σέ κυβικά μέτρα.				
314.	Μέθοδος ὑπολογισμοῦ τῆς ποσότητος τοῦ ἕρματος.				
315.	Ἡμερομηνία καί ὑπογραφή ἁρμοδίου ἀξιωματικοῦ.				
316.	Ἡμερομηνία καί ὑπογραφή Πλοιάρχου.				
317.	Ἡμερομηνία, ὑπογραφή καί σφραγίς τοῦ ὀργάνου τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς.				

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΤΟΞΙΚΕΣ ΥΓΡΕΣ ΟΥΣΙΕΣ ΧΥΔΗΝ

Καμμία ἀλλαγή

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΕΠΙΒΛΑΒΕΙΣ ΟΥΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΣΕ ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ ἤ ΣΕ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ ΦΟΡΗΤΕΣ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ, ἤ ΣΕ ΟΔΙΚΑ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΒΥΤΙΟΦΟΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Καμμία ἀλλαγή

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΛΥΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ

Καμμία ἀλλαγή

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ

Καμμία ἀλλαγή

Άρθρο δεύτερο.

Ορισμός.

Ο όρος «Σύμβαση» που αναφέρεται στα επόμενα άρθρα του παρόντος νόμου περιλαμβάνει τα κείμενα, που αναφέρονται στο προηγούμενο άρθρο.

Άρθρο τρίτο.

Τροποποιήσεις και συμπληρώσεις της Σύμβασης.

Τροποποιήσεις και συμπληρώσεις, οι οποίες αναφέρονται σε λεπτομερειακά και τεχνικά θέματα των Πρωτοκόλλων Ι και ΙΙ και των Παραρτημάτων της «Σύμβασης» θα γίνονται με Π.Δ. που θα εκδίδονται με πρόταση των Υπουργών Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας.

Άρθρο τέταρτο.

Εξουσιοδότηση Νηογνωμόνων.

Με Π. Δ/γμα εξουσιοδοτούνται:

1. Οι Ελληνικοί και αλλοδαποί Νηογνώμονες με διεθνές κύρος για τη διενέργεια των επιθεωρήσεων και ελέγχων που προβλέπονται από τη «Σύμβαση» καθώς καί για την έκδοση, θεώρηση, ανανέωση και παράταση των πιστοποιητικών των ελληνικών πλοίων.

2. Οι ίδιοι Νηογνώμονες ή τεχνικές εταιρείες για τον έλεγχο κάθε φύσης ειδών εξοπλισμού και υλικών, με τα οποία υποχρεώνονται να εφοδιάζονται τα πλοία και εγκαταστάσεις σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου της «Σύμβασης και των Π. Διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων που εκδίδονται σε εκτέλεση του παρόντος νόμου. Η τελική όμως έγκριση καταλληλότητας των ανωτέρω ειδών και υλικών παρέχεται από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων.

3. Οι φορείς οι οποίοι εξουσιοδοτούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου ελέγχονται και εποπτεύονται από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων σε ότι αφορά το αντικείμενο της εξουσιοδότησης, που τους παρασχέθηκε.

Άρθρο πέμπτο.

Εφαρμογή.

Οι διατάξεις του παρόντος νόμου, της «Σύμβασης», των Π. Διαταγμάτων και υπ. αποφάσεων, που εκδίδονται σε εκτέλεσή του, εφαρμόζονται:

α. Στα ελληνικά πλοία.

β. Στα πλοία με ξένη σημαία που καταπλέουν σε ελληνικά λιμάνια και όρμους ή που βρίσκονται σε θαλάσσιο χώρο ελληνικής δικαιοδοσίας σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία ή τις Διεθνείς Συμβάσεις, που κυρώθηκαν από την Ελλάδα.

γ. Στις εγκαταστάσεις που βρίσκονται στην Ελλάδα, στις οποίες προσεγγίζουν πλοία για τη διενέργεια κάθε μορφής εργασιών και πράξεων και

δ. Στα πλοία, μηχανήματα, συσκευές και κάθε φύσης εξοπλισμό, που κατασκευάζεται στην Ελλάδα και προορίζεται για τις εγκαταστάσεις ή τα πλοία.

Άρθρο έκτο.

Αρμόδιες Αρχές.

Αρμόδιες Αρχές για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος νόμου, της «Σύμβασης», των Π. Διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων, που εκδίδονται για την εκτέλεση αυτού, είναι στην Ελλάδα (εσωτερικό) η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων και οι Λιμενικές Αρχές και στο εξωτερικό οι Αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος, που τοποθετούνται στις Ελληνικές Πρεσβείες ή Προξενεία και ασκούν ειδικά ναυτιλιακά καθήκοντα, στις δε περιπτώσεις που δεν υπηρετούν λιμενικοί αξ/κοί οι Ελληνικές Προξενικές Αρχές.

Άρθρο έβδομο.

Επέκταση εφαρμογής — Ρύθμιση λεπτομερειών.

1. Με Προεδρικά Διατάγματα:

α) Καθορίζονται οι όροι καί οι λεπτομέρειες γιά τή συμμόρφωση με τις διατάξεις του παρόντος νόμου καί της «Σύμβασης» των πλοίων πού δέν υπάγονται στή «Σύμβαση».

β) Τίθενται σέ ίσχύ οι αποφάσεις, πού υιοθετήθηκαν στίς Διπλωματικές Διασκέψεις «διά τήν Ρύπανση της θαλάσσης» του 1973 καί «διά τήν Άσφάλεια των Δεξαμενοπλοίων καί τήν αποφυγήν ρυπάνσεως της θαλάσσης» του 1978, καθώς καί οι υιοθετούμενες κάθε φορά αποφάσεις από τό Διακυβερνητικό Ναυτιλιακό Συμβουλευτικό Όργανισμό (IMCO), πού αποβλέπουν στην προαγωγή της Άσφάλειας της Ναυσιπλοΐας καί στήν προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

γ) Είναι δυνατό νά κωδικοποιούνται σέ ενιαίο κείμενο οί διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης «περί προλήψεως της εκ των πλοίων ρυπάνσεως της θαλάσσης 1973» καί οί τροποποιήσεις καί συμπληρώσεις πού περιέχονται στό κυρούμενο Πρωτόκολλο 1978.

δ) Ρυθμίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια γιά τήν εφαρμογή του παρόντος νόμου καί της «Σύμβασης» πού κυρώνεται.

2. Με Υπουργικές αποφάσεις:

α) Καθορίζονται οι προδιαγραφές καί οι λοιποί όροι καί λεπτομέρειες κατασκευής, τοποθέτησης καί λειτουργίας, τω κάθε φύσης ειδών εξοπλισμού, των δικτύων καί των εξαρτημάτων αυτών, πού πρέπει νά φέρονται στά πλοία σύμφωνα μέ τίς διατάξεις της «Σύμβασης».

β) Επιτρέπεται νά εγκρίνονται ισοδύναμες ρυθμίσεις γιά τίς όποιες ό Κανονισμός 3 του Κεφαλαίου 1 του Παραρτήματος 1 της «Σύμβασης» αναφέρει.

Άρθρο όγδοο.

Απαγόρευση προσέγγισης καί απόπλου.

Από τήν ημερομηνία πού θά ισχύσει ή «Σύμβαση» απαγορεύεται ή προσέγγιση στά Ελληνικά Λιμάνια ή ό απόπλους από αυτά Ελληνικών πλοίων ή πλοίων μέ ξένη σημαία, χωρών πού μετέχουν ή όχι στή «Σύμβαση» εφ' όσον αυτά δέν συμμορφώνονται σ' αυτή.

Άρθρο ένατο.

Κυρώσεις — Προσφυγές.

1. Μέ τήν επιφύλαξη στίς διατάξεις των άρθρων 13 καί 14 του Ν. 743/1977 «περί προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος καί ρυθμίσεως συναφών θεμάτων» όπως συμπληρώθηκε μέ τό άρθρο ένατο του Ν. 1147/1981 (ΦΕΚ 110Α/1981) «περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνον, πόλιν Μεξικού, Μόσχαν καί Ουάσιγκτον 1972 Δ.Σ. κλπ.» πού αναφέρονται σέ περιπτώσεις πρόκλησης ρύπανσης της θάλασσας από πλοία ή εγκαταστάσεις:

α) Επιβάλλεται μέ αιτιολογημένη απόφαση των αρμόδιων Αρχών, πού αναφέρονται στό Άρθρο Έκτο, πρόστιμο μέχρι 800.000 δραχμές στους παραβάτες του παρόντος νόμου, καθώς καί στούς παραβάτες των Προεδρικών Διαταγμάτων καί των υπουργικών αποφάσεων πού θά εκδοθούν σέ εκτέλεσή του, ανεξάρτητα άν συντρέχει ποινική ή πειθαρχική δίωξη από άλλες διατάξεις.

β) Εφόσον πρόκειται γιά παραβάσεις, πού γίνονται από πλοία είναι δυνατό από τότε πού θά κοινοποιηθεί ή απόφαση, πού επιβάλλει τό πρόστιμο, νά απαγορευθεί ό απόπλους του πλοίου μέχρι νά καταβληθεί τό πρόστιμο ή νά κατατεθεί ισόποση εγγυητική επιστολή Τραπέζας.

γ) Επιτρέπεται ή άσκηση προσφυγής κατά της απόφασης επιβολής του προστίμου μέσα σέ αποκλειστική προθεσμία δεκαπέντε (15) ημερών, πού αρχίζει από τήν επόμενη της κοινοποίησης της απόφασης, ενώπιον του Διοικητικού Πρωτοδικείου της περιοχής, μονομελούς μέν σύνθεσης γιά ποσό

προστίμου μέχρι διακοσίων χιλιάδων (200.000) δρχ., τριμελοῦς δὲ σύνθεσης γιὰ μεγαλύτερο ποσὸ προστίμου. Ἡ ἄσκηση τῆς προσφυγῆς δὲν ἀναστέλλει τὴν ἐκτέλεση τῆς ἀπόφασης.

2. Μὲ Προεδρικὰ Διατάγματα μπορεῖ νὰ αὐξάνονται τὰ ὅρια τῶν προστίμων.

3. Τὰ πρόστιμα ποὺ ἐπιβάλλονται σύμφωνα μὲ τὸ παρὸν ἄρθρο ἀποτελοῦν ἔσοδα τοῦ Δημοσίου καὶ εἰσπράττονται σύμφωνα μὲ τὶς διατάξεις τοῦ Κώδικα γιὰ τὴν εἴσπραξη Δημοσίων Ἐσόδων.

Ἄρθρο δέκατο.

Ἀναστολή.

Μὲ Π.Δ. ἐπιτρέπεται σὲ περίπτωση πολέμου ἢ ἐχθροπραξιῶν, κινδύνου πολέμου ἢ ἐχθροπραξιῶν ἢ γενικότερης σύρραξης, ἡ ὁλικὴ ἢ μερικὴ ἀναστολὴ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν κειμένων, ποὺ κυρώνονται μὲ τὸν παρόντα νόμο.

Ἄρθρο ἑνδέκατο.

Κείμενα.

Σὲ περίπτωση σύγκρουσης μεταξὺ τοῦ Ἀγγλικοῦ καὶ Ἑλληνικοῦ κειμένου τῆς «Σύμβασης» ὑπερισχύει τὸ Ἀγγλικό.

Ἄρθρο δωδέκατο.

Ἁρμοδιότητα γιὰ τὴν ἔκδοση ἐκτελεστικῶν Διαταγμάτων καὶ Ἀποφάσεων.

Ἁρμόδιος γιὰ τὴν κράτηση καὶ ἔκδοση τῶν Προεδρικῶν Διαταγμάτων καὶ τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων ποὺ προβλέπονται στὸν παρόντα νόμο εἶναι ὁ Ὑπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐκτὸς ἂν ὁρίζεται διαφορετικά.

Ἄρθρο δέκατο τρίτο.

Διατάξεις ποὺ τροποποιοῦνται καὶ καταργοῦνται.

Ἀπὸ τὴν ἡμερομηνία ποὺ θὰ ἰσχύσει ὁ παρὼν νόμος:

1. Στὸ ἄρθρο ὄγδοο τοῦ Ν. 314/1976 «περὶ κυρώσεως τῆς ὑπογραφείσης ἐν Βρυξέλλαις Διεθνοῦς Συμβάσεως «περὶ ἀστικῆς εὐθύνης συνεπείᾳ ζημιῶν ἐκ ρυπάνσεως ὑπὸ πετρελαίου 1969 καὶ ρυθμίσεως συναφῶν θεμάτων» προστίθεται ἐδάφιο μὲ στοιχεῖο (δ), τὸ δὲ ἐδάφιο (δ) τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου ἀριθμεῖται εἰς ἐδάφιον ε', ποὺ ἔχει ὡς ἑξῆς:

«(δ) Προσδιορίζονται τὰ ὄργανα καὶ ἡ ἐν γένει διοικητικὴ καὶ δικαστικὴ διαδικασία ἵδρυσης, διαχείρισης, κατανομῆς καὶ διανομῆς τοῦ ὑπὸ τῆς κυρουμένης Διεθνοῦς Σύμβασης προβλεπόμενου Κεφαλαίου περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου».

2. Καταργοῦνται τὰ Ν.Δ. 4529/1966, 382/1974, 387/1974 καὶ ὁ Ν. 297/1976, ὡς καὶ κάθε ἄλλη διάταξη ἡ ὁποία ἀναφέρεται σὲ θέματα ποὺ ρυθμίζονται μὲ τὸν παρόντα νόμο.

Ἄρθρο δέκατο τέταρτο.

Ἡ ἰσχὺς τοῦ νόμου αὐτοῦ ἀρχίζει ἀπὸ τὴ δημοσίευσή του στὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Παραγγέλλομεν νὰ δημοσιευθῇ εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως τὸ κείμενον τοῦ παρόντος καὶ νὰ ἐκτελεσθῇ ὡς νόμος τοῦ Κράτους.

Ἀθῆναι, 20 Ἰουλίου 1982

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ — **ΙΩΑΝ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΠΟΥΛΟΣ**

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ — **ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Δ. ΑΡΣΕΝΗΣ**

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ — **ΓΕΩΡΓ. - ΑΛΕΞ. ΜΑΓΚΑΚΗΣ**

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ — **ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΡΙΑΝΟΣ**

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

Θεωρήθηκε καὶ τέθηκε ἡ Μεγάλη Σφραγίδα τοῦ Κράτους.

Ἀθῆναι, 21 Ἰουλίου 1982

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΑΓΚΑΚΗΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ